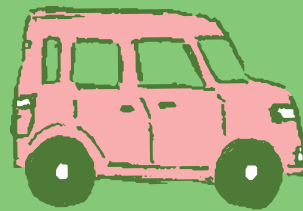
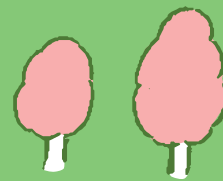


綾部市地域公共交通計画

みんなで紡ぎ、乗って育てる、わたしたちの公共交通



令和5年3月

綾部市



ごあいさつ

誰もが安心して暮らすため、公共交通はなくてはならない移動手段です。

しかし、地方における地域の公共交通は、人口減少や少子高齢化等の進展により利用者は減少し、維持することが困難な状況にあり、とりわけ交通弱者に対する移動支援など喫緊の課題が山積しています。

移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、地域のくらしや産業を支えるためにますます重要となっており、健康、福祉、観光振興、環境等まちづくり全体の様々な分野に大きな効果や影響をもたらし、地域社会全体の価値を高めることにもつながります。

こうしたことから、行政や交通事業者、地域の各諸団体や学識経験者等が連携・協働し、将来にわたり持続可能な地域の公共交通を確保するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、新たに「綾部市地域公共交通計画」を策定しました。

本計画は、上位計画となる「第6次綾部市総合計画」や「綾部市都市計画マスタープラン」、関連計画となる「京都府北部地域連携都市圏公共交通計画」などのまちづくり方針や公共交通に関する方向性等を踏まえ、「みんなで紡ぎ、乗って育てる、わたしたちの公共交通～公共交通の安定的なサービス提供による安全安心な暮らしの実現～」を基本理念に施策等を検討しました。計画に位置付けた各施策を実行することにより、綾部市の交通課題を解消し、将来にわたって公共交通サービスを安定的に提供できるよう、今後も引き続き市民をはじめ関係者の皆様と連携・協力し、取り組みを進めてまいります。

本計画の策定にあたり、アンケートやヒアリングにご協力いただきました皆様、度重なる協議会において熱心にご審議を賜りました綾部市地域公共交通活性化協議会委員に心から感謝申し上げます。



令和5年3月

綾部市地域公共交通活性化協議会会長

綾部市長 **小 河 孝 也**

目次

1. はじめに	1
1.1 計画策定の背景と目的	1
1.2 計画区域	1
1.3 計画期間	1
1.4 計画の位置づけ	2
2. 綾部市の公共交通等の現状.....	3
2.1 地域や社会等の状況	3
2.2 公共交通の状況	7
2.3 市民等のニーズ	12
2.4 公共交通等の現状のまとめ	17
3. 上位・関連計画の整理.....	18
3.1 第6次綾部市総合計画	18
3.2 第2期綾部市まち・ひと・しごと創生総合戦略	19
3.3 綾部市過疎地域持続的発展計画	19
3.4 綾部市都市計画マスタープラン	20
3.5 綾部市立地適正化計画	22
3.6 京都府北部地域連携都市圏公共交通計画	23
3.7 J R 山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通計画	23
4. 綾部市の公共交通の課題.....	25
5. 基本方針	29
5.1 基本理念と基本方針	29
5.2 地域公共交通の位置づけと役割	32
6. 具体的な施策	36
6.1 地域内交通の維持と利便性の向上	37
6.2 広域的な連携・交流の強化	42
6.3 公共交通を支える人材と意識の育成	44
6.4 最新の情報技術の活用や情報発信の強化	49
7. 数値目標	53
8. 計画実施のための体制.....	55
8.1 評価の基本的な考え方	55
8.2 推進体制	55
用語集	57

1. はじめに

1.1 計画策定の背景と目的

綾部市は、京都府の中央北寄りに位置する田園都市で、舞鶴若狭自動車道と京都縦貫自動車道、そしてJR山陰本線とJR舞鶴線が市域で交差する交通の要衝です。京阪神地域への移動時間の大幅な短縮が進み、舞鶴若狭自動車道や京都縦貫自動車道の全線開通により、今後も交流拠点・物流拠点としての機能が一層高まるものと期待されます。一方、綾部市の人口は減少が続いており、昭和25年の約5.4万人をピークに、令和2年には約3.2万人まで減少しています。今後も少子高齢化や人口減少の更なる進行が想定され、綾部市を取り巻く環境は依然として厳しい状況が続きます。

公共交通については、民営バスの撤退を受け、平成17年からあやべ市民バス「あやバス」を運行しています。運行開始以降、年間20万人以上の利用がありましたが、少子高齢化や生産年齢人口の減少、新型コロナウイルス感染症拡大等の影響により、令和3年度は約15万人まで減少しました。少子高齢化や人口減少社会においては、公共交通の運営も非常に厳しい状況にありますが、綾部市の発展やまちづくりの実現のためにも、公共交通の安定的な運行の確保が必要になります。

以上を踏まえ、綾部市の交通課題に対応し、将来にわたって公共交通サービスを安定的・持続的に提供することや、誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供を目指し、コンパクトアンドネットワークによる都市構造の実現を念頭に置いた「綾部市地域公共交通計画」を策定します。

1.2 計画区域

本計画の対象区域は、綾部市全域とします。

また、対象とする公共交通は、鉄道、バス、個別輸送のタクシー等とします。

- ・鉄道：JR西日本（JR山陰本線山家駅～高津駅、JR舞鶴線綾部駅～梅迫駅）
- ・バス：あやバス（全系統）、京都交通（綾部市内を運行する区間）、福知山市営バス（綾部市内を運行する区間）、高速バス（綾部から京都・大阪方面を結ぶ路線）
- ・個別輸送：タクシー、交通空白地有償運送（運行主体：NPO法人於与岐みせん、口上林地区の交通と暮らしを守る会（令和4年11月より運行開始））、福祉有償運送（運行主体：NPO法人あやべ福祉フロンティア）

1.3 計画期間

本計画の期間は、おおよそ10年後の将来を見据えつつ、令和5年度から令和9年度までの5年間とします。なお、本計画の策定後、社会情勢や交通を取り巻く環境に著しい変動等が生じた場合は、必要に応じて計画の見直しを行います。

1.4 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、綾部市の上位計画である「第6次綾部市総合計画（令和3年3月策定）」に掲げる将来都市像や基本目標を、公共交通分野から実現するための計画です。

また、「綾部市都市計画マスタープラン」「綾部市まち・ひと・しごと創生総合戦略」「綾部市立地適正化計画」など、関連する都市計画やまちづくり計画との整合を図るものとします。更に、広域的な公共交通計画である「京都府北部地域連携都市圏公共交通計画」や「JR山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通計画」との整合も図るものとします。

2. 綾部市の公共交通等の現状

2.1 地域や社会等の状況

(1) 人口動態等

- 綾部市の人口は毎年減少しており、令和2年の人口は約3.2万人となりました。平成2年からの30年間で約22%減少しました。今後も人口減少が懸念されます。(図2-1)
- 少子高齢化の進展により、綾部市の生産年齢人口割合(15~64歳人口の割合)は約5割まで低下しました。(図2-2)
- 綾部市の高齢化率は39%に達しました。特に、東部地域や東八田地区、志賀郷地区などは50%を超過しており、コミュニティの衰退などが懸念されます。(表2-1)
- 地区別人口は、平成2年から比べると吉美地区や中筋地区では増加しましたが、その他の地区では減少しています。奥上林地区や中上林地区では、平成2年の半以下になりました。一方、近年になって西八田地区では増加がみられるようになり、綾部駅を中心とした高津駅~淵垣駅の沿線などで、人口増加が期待されます。(表2-1)
- 転入・転出状況は、15~24歳で転出超過となっています。進学、就職、結婚等の移動を伴うライフイベントが要因と考えられます。(図2-3)

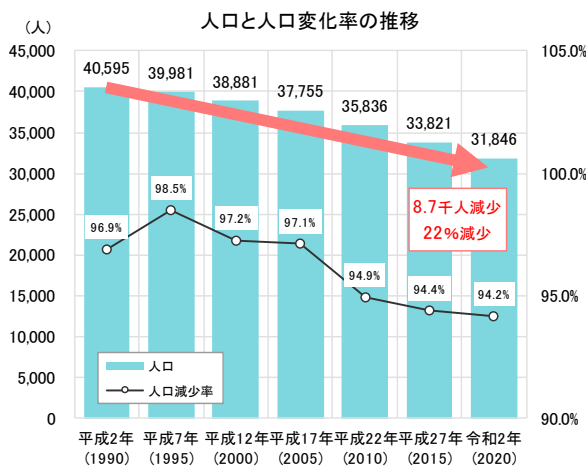


図2-1 綾部市の人口の推移

出典：国勢調査

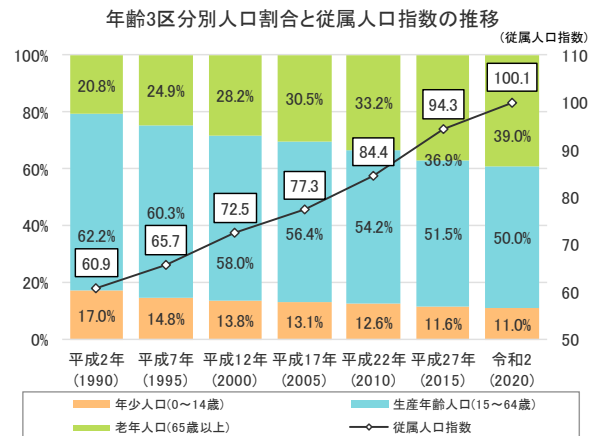


図2-2 綾部市の年齢3区分人口の推移

出典：国勢調査

地域	地区	総人口(人)				R2/H2	高齢化率
		平成2年(1990)	平成17年(2005)	平成27年(2015)	令和2年(2020)		令和2年(2020)
東部地域	山家	2,249	1,736	1,422	1,271	56.5%	50.1%
	口上林	1,037	955	811	691	66.6%	57.0%
	中上林	1,917	1,375	1,032	899	46.9%	58.6%
	奥上林	923	679	478	382	41.4%	64.4%
中部地域	綾部	13,826	13,031	11,513	11,116	80.4%	34.2%
	中筋	5,526	6,018	6,018	5,921	107.1%	35.4%
	吉美	1,549	2,145	2,453	2,236	144.4%	25.0%
	西八田	1,908	1,811	1,610	1,708	89.5%	36.0%
西部地域	東八田	2,894	2,237	1,828	1,575	54.4%	50.0%
	豊里	4,735	4,466	3,868	3,585	75.7%	43.1%
	物部	2,213	1,847	1,525	1,363	61.6%	47.9%
	志賀郷	1,818	1,455	1,263	1,099	60.5%	50.3%
合計		40,595	37,755	33,821	31,846	78.4%	39.0%

表2-1 地区別の人口推移と高齢化率

出典：国勢調査

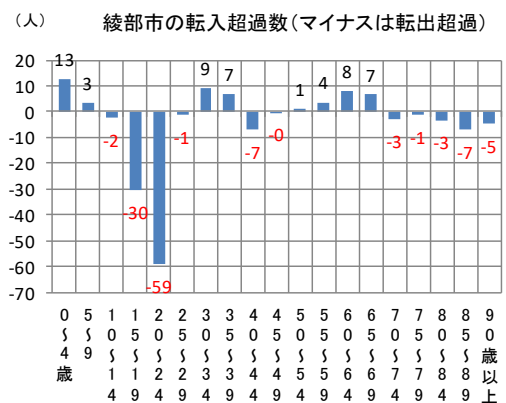


図2-3 綾部市の転入転出の状況

出典：住民基本台帳人口移動報告(2017~2019年)

(2) 土地利用や施設立地

- 綾部市内の大半を山林と農地が占めており、人家は主に幹線道路沿いを中心に分布しています。(図 2-5)
- 商業・医療施設などの生活に必要な施設は、綾部駅を中心とする市街地に集積しており、綾部駅を中心とするエリアを都市拠点としています。また、主要地方道福知山綾部線沿道や国道 27 号沿道には商業・工業施設が点在するほか淵垣駅周辺には工業団地があり、このエリアを市街地エリアと定めています。(図 2-4)
- あやバスのバス停 500m 圏域 (徒歩でアクセス可能な距離) をみると、人口の多い中心部はほぼカバーしていますが、老富町など「水源の里」に指定されている一部の集落等で、500m 圏域に含まれないエリアが存在します。(図 2-5)



図 2-4 将来都市構造図

出典：綾部市都市計画マスタープラン

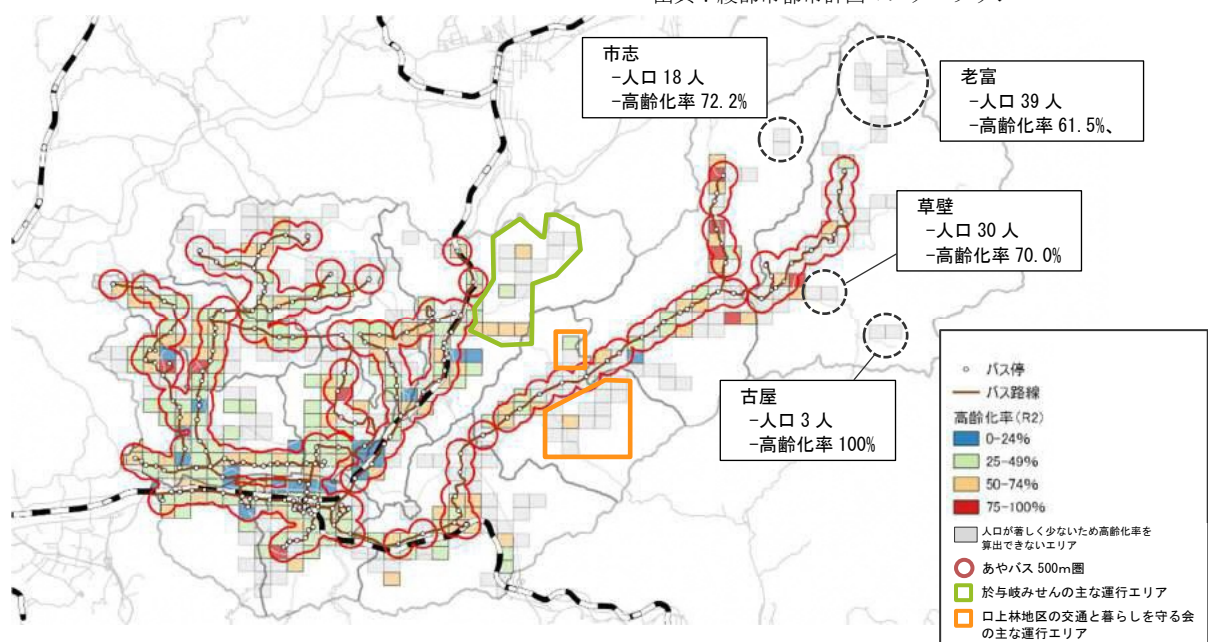


図 2-5 あやバスの 500m 圏域と高齢化率の状況

※高齢化率：令和 2 年国勢調査 500m メッシュ人口より作成、水源の里の人口等は令和 4 年 3 月時点

(3) 人の動き

- 通勤通学の移動は、綾部市内での移動が7割程度を占めています。市外には、福知山市や舞鶴市への移動が多く見られます。(図 2-6)
- 通勤通学の交通手段は、自家用車利用が7割以上を占めています。(図 2-7)
- 日常的な買物や通院は、綾部地区への移動が大半を占めています。自動車(自家用車)利用が6~7割程度を占め、公共交通を使った移動は2割程度を占めています。(図 2-8)

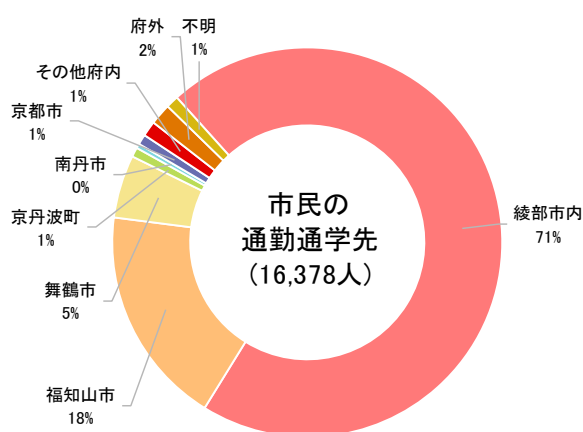


図 2-6 市民の通勤通学先

出典：国勢調査(R2)

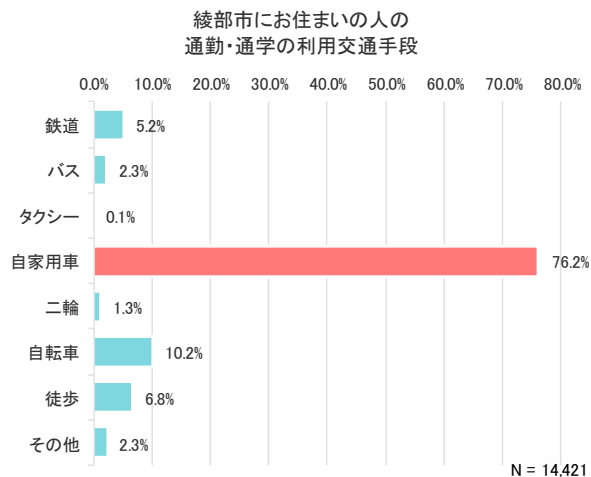


図 2-7 市民の通勤通学時の交通手段

出典：国勢調査(R2)

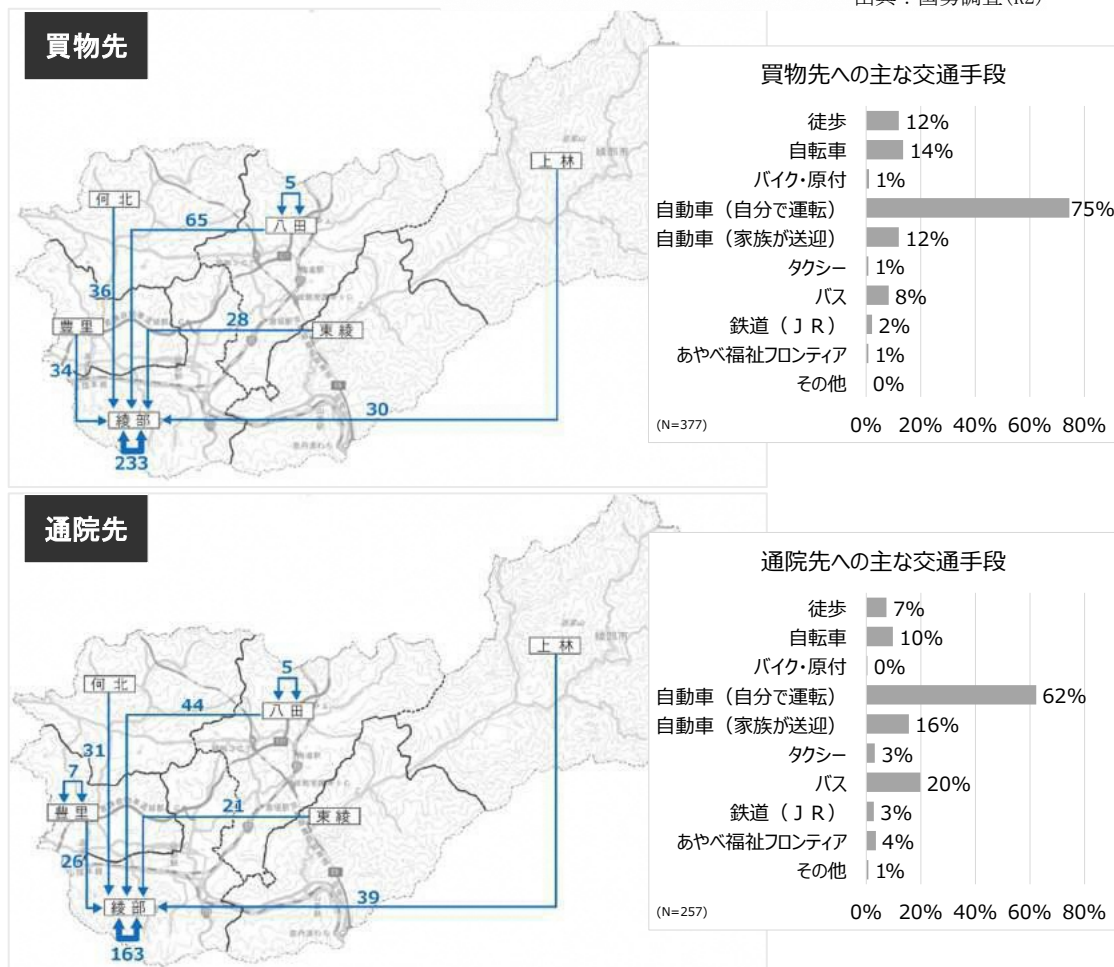


図 2-8 市内の買物先と通院先

出典：令和3年度京都府北部地域の公共交通に関するアンケート調査

(4) ライフスタイルの変化等

- 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、外出自粛の要請、密になる場所を避ける意識が浸透しました。そのため、公共交通の利用者が大幅に減少（減収）し、交通事業者の経営が非常に厳しい状況にあります。
- 高齢者数の増加に伴い、自動車の運転免許を持たない高齢者も増加しています。また加齢に伴い外出率は減少しています。自動車の運転ができなくなり、外出機会が減少すると、体力や気力が低下する恐れがあります。（図 2-9、図 2-10）

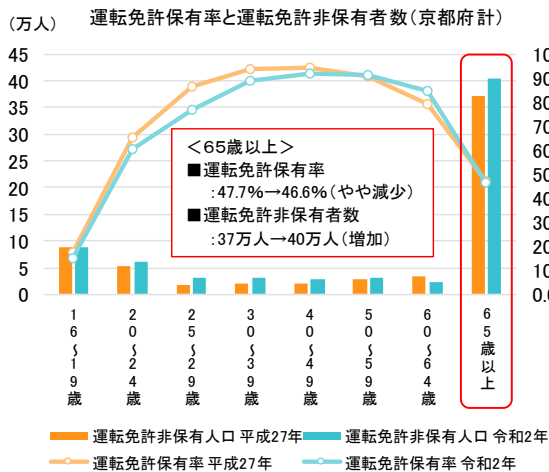


図 2-9 運転免許の非保有者数等の変化

出典：京都府統計書を基に編集

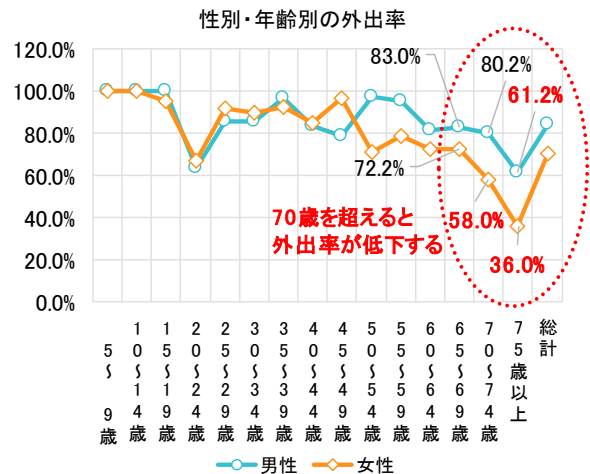


図 2-10 性別・年齢別の外出率

出典：平成 22 年近畿圏パーソナルリサーチ調査

(5) 観光

- 綾部市内の観光スポットは、光明寺二王門(国宝)や大本神苑、あやべ温泉、あやべゲンゼスクエア等があります。新型コロナウイルス感染症拡大前の令和元年では、年間 60 万人ほどの方が綾部市に訪れていました。
- トレッキングマップ「綾部トレイル」や e-BIKE レンタル&レンタサイクルなども実施し、自家用車以外での観光も推進しています。



図 2-11 綾部市の主な観光スポット

出典：綾部市観光情報誌 AUTUMN Ayabe Vol. 44 より抜粋

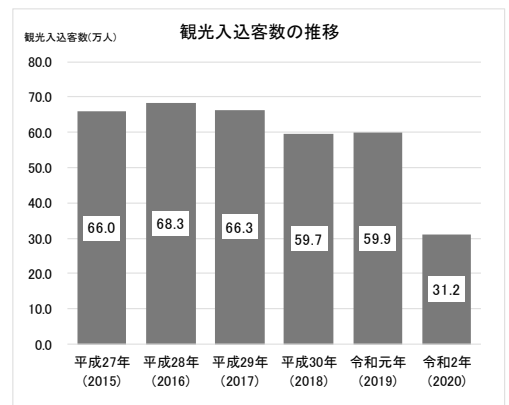


図 2-12 観光入込客数の推移

出典：京都府統計書

2.2 公共交通の状況

(1) 公共交通－鉄道

- 綾部市内には5駅あり、綾部駅は、JR山陰本線とJR舞鶴線が交差し、市内鉄道駅の利用者数の8割程度を占めている拠点駅です。(図2-13)
- 綾部駅は、令和3年3月に綾部市内の鉄道駅で初めてICOCAの利用が可能となりましたが、特急きのさき・はしだて・まいづるの全席指定席化、みどりの窓口の廃止によるみどりの券売機プラスへの移行等により、駅の利便性の低下に対する市民の声が大きくなっています。
- 市内の鉄道利用者数は、平成4年頃をピークに減少を続けていました。平成21年頃から、高津駅や淵垣駅で利用増加が見られましたが、平成29年頃から再び減少しています。また、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2年度に大きく減少しました(前年度から約18%減少)。(図2-13)
- 主な利用者である高校生は、運行本数が少ないことに不満や不便を感じていて、運行本数の増加を望んでいます。また、登下校に合わせた運行時間や、電車待ちの環境整備としてフリーWi-Fi整備を望んでいます。(図2-14)

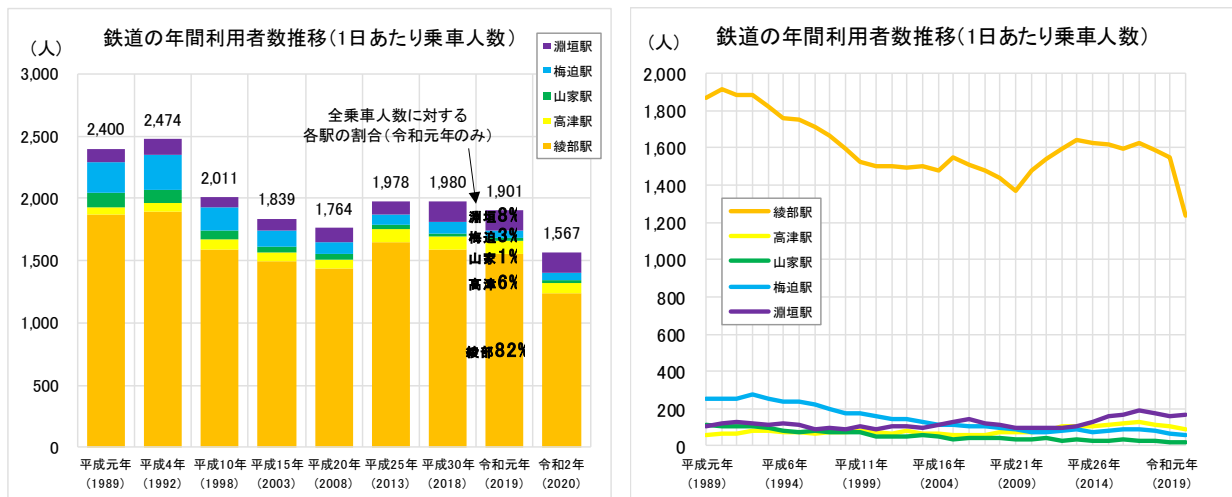


図 2-13 鉄道の利用者数

出典：京都府統計書等

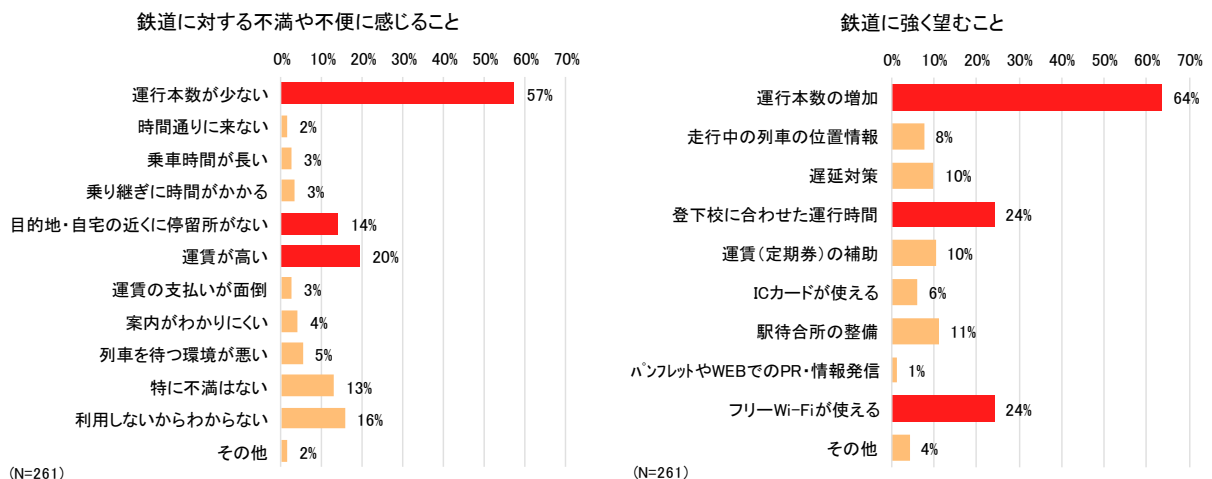


図 2-14 高校生の鉄道に対する意見等

出典：令和3年度京都府北部地域の公共交通に関するアンケート調査(綾部高校を対象)

(2) 公共交通ーバス

- 綾部市内には、京都交通と福知山市営バス、あやバスが運行しています。京都交通と福知山市営バスは、綾部と福知山を結ぶ広域的な運行をしており、あやバスは市内の各地区と綾部駅周辺を結ぶ運行をしています。
- あやバスは、1日に10往復以上の路線と4往復程度の路線があり、路線によって運行本数に差が生じています。
- 幹線道路を走行する路線では、朝・夕の交通渋滞等により、遅延することもあります。
- あやバスは“乗って育てる がんばれあやバス”をキャッチフレーズに利用促進等を行い、平成17年の運行開始以降増加傾向にありましたが、平成22年をピークに減少しています。路線別の特徴としては、運行本数の多い上林線や志賀南北線では利用が多く、1日4往復の紫水ヶ丘公園線や西坂線は利用が少ない傾向にあります。また、ピークの平成22年からの利用の推移をみると、上林線や於見市野瀬線の利用はおおよそ半減しています。

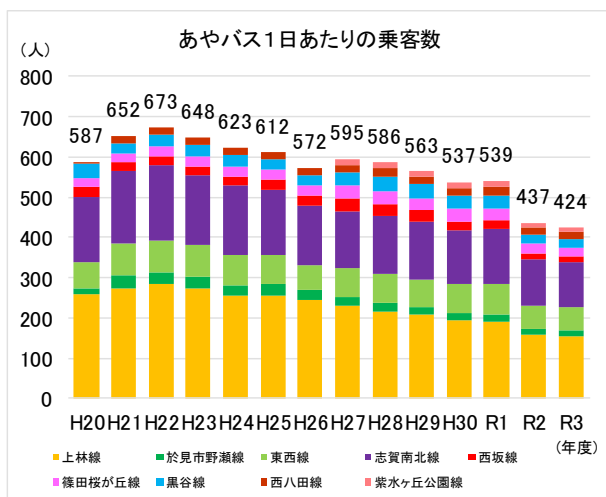


図 2-15 あやバスの1日あたり乗客数

出典：綾部市

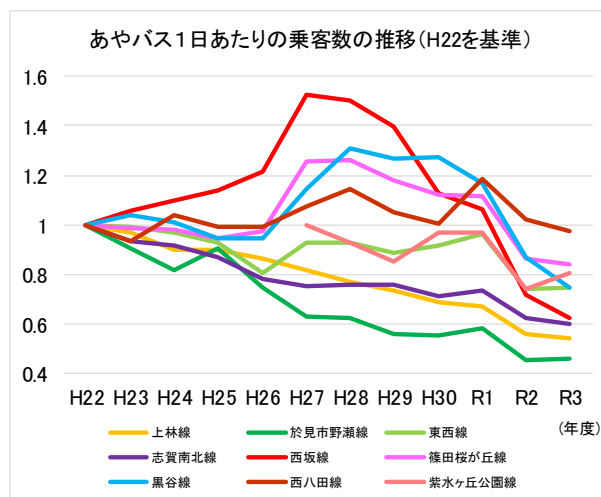


図 2-16 路線別の乗客数の推移

出典：綾部市

- 新型コロナウイルス感染症拡大による乗客数の減少等の影響もあり、綾部市の運賃収入は約2,800万円(令和3年度)まで減少しています。また、あやバスの年間運行管理費(運行委託料、回数券・定期券印刷等含む)は、約18,900万円必要であり(令和3年度)、運賃収入の不足分は京都府からの補助金(約5,900万円)や綾部市の一般財源(約10,200万円)を充当しています。

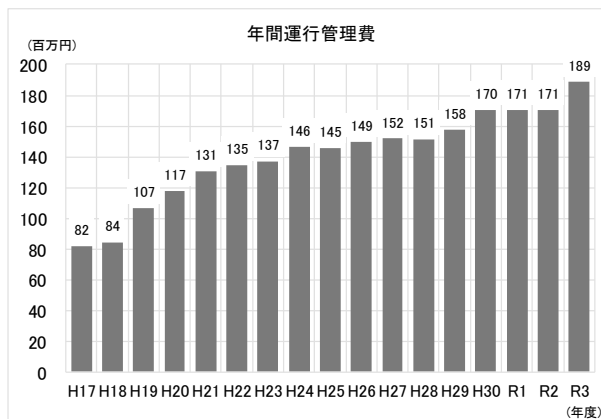
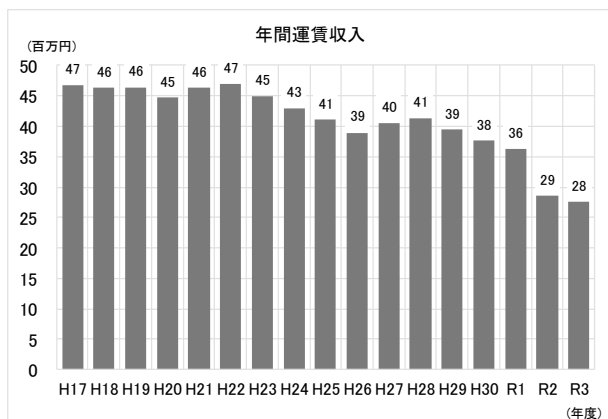


図 2-17 あやバスの運賃収入と運行管理費

出典：綾部市

- あやバスのバス停周辺や交通空白地有償運送（於与岐、口上林）の運行エリアに住んでいる人は、市全体の約 89%（約 2.9 万人）を占めています。交通空白地の人口は全体の約 11%を占め、老富町など高齢化率の高い集落等も含まれています。

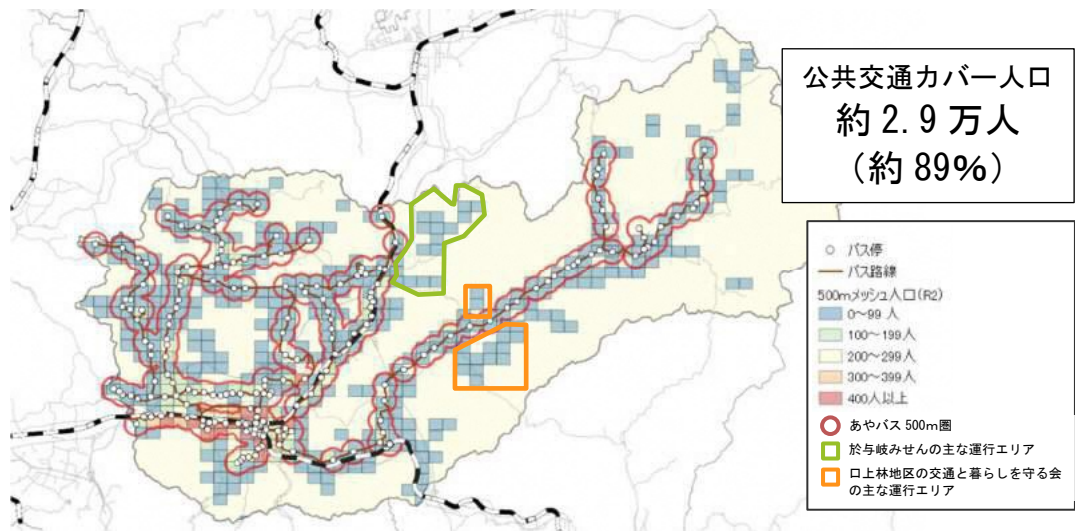


図 2-18 あやバスの 500m 圏域図（交通空白地の状況）

※人口：令和 2 年国勢調査 500m メッシュ人口

- あやバスの評価として、「自宅や目的地の最寄りバス停の位置」、「時刻表通りの運行」、「乗り降りのしやすさ」、「運行ルートや時刻表の分かりやすさ」について評価が高い結果となりました。しかし、「1 日の運行本数」、「終発時刻」、「バス停留所の快適性」について評価が低い結果となりました。そのため、改善要望としても、「利用したい時間帯に運行するダイヤ」が最も多く、次いで「鉄道とバスの乗継を便利にする」「バス停留所に屋根や椅子を設ける」への意見が多く集まりました。（図 2-19、図 2-20）
- 高校生のバスに対する考えとして、運行本数が少ないことに不満や不便を感じていて、運行便数の増加を望んでいます。また、登下校に合わせた運行時間や、バス待ちの環境整備としてフリーWi-Fi整備、駅待合所の整備、ベンチ設置を望んでいます。（図 2-21）

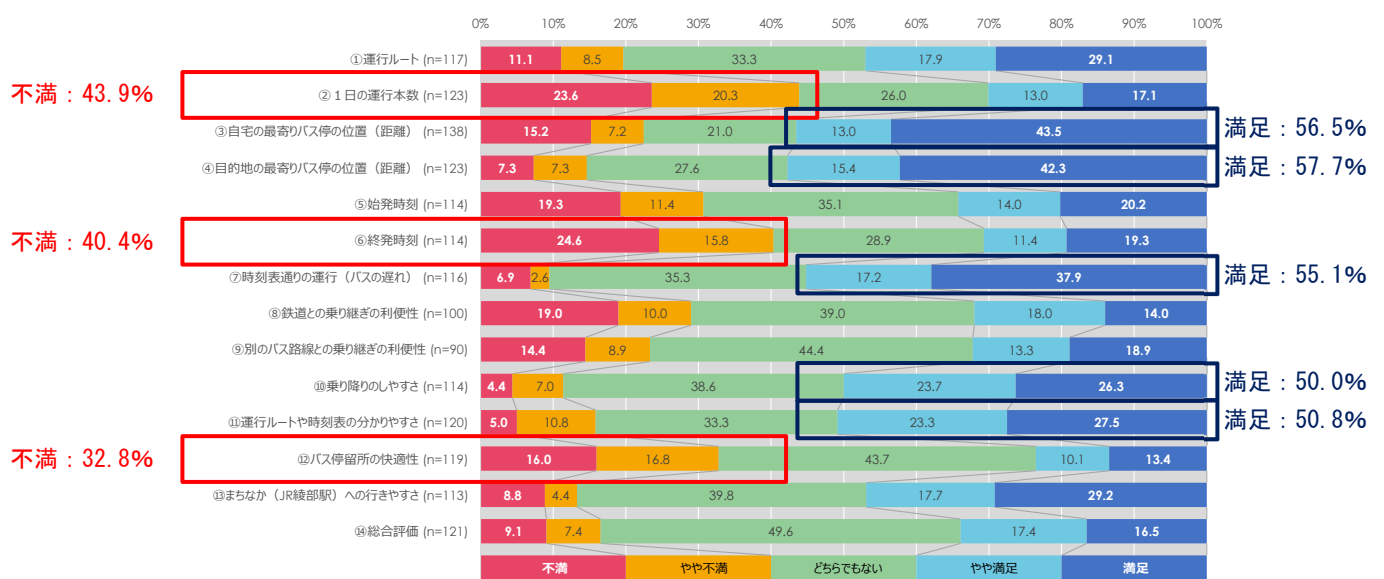


図 2-19 バス路線に対する評価（あやバス利用者のみ）

出典：令和 3 年度京都市北部地域の公共交通に関するアンケート調査

バス利用が増えるための改善点について		回答者数 (人)	回答割合 (%)
1	よく利用する商業施設や病院の玄関付近にバス停を設置する	23	8.0
2	よく利用する商業施設や病院付近を新たに経由する	12	4.2
3	利用したい時間帯に運行するダイヤとする	120	42.0
4	バス停留所に屋根や椅子を設ける	61	21.3
5	鉄道とバスの乗換を便利にする	73	25.5
6	バスとバスの乗り継ぎを便利にする	47	16.4
7	バリアフリーの充実	29	10.1
8	鉄道・バスの運賃割引制度の充実	47	16.4
9	駅やバス停留所での路線案内や時刻案内を分かりやすくする	28	9.8
10	公共交通の時刻表や路線図等を掲載した冊子等を各戸に配布する	21	7.3
11	主要商業施設・病院等へのバスでの行き方や時刻表の周知・広報	34	11.9
12	その他	71	24.8

図 2-20 バス利用が増えるための改善点

出典：令和3年度京都府北部地域の公共交通に関するアンケート調査

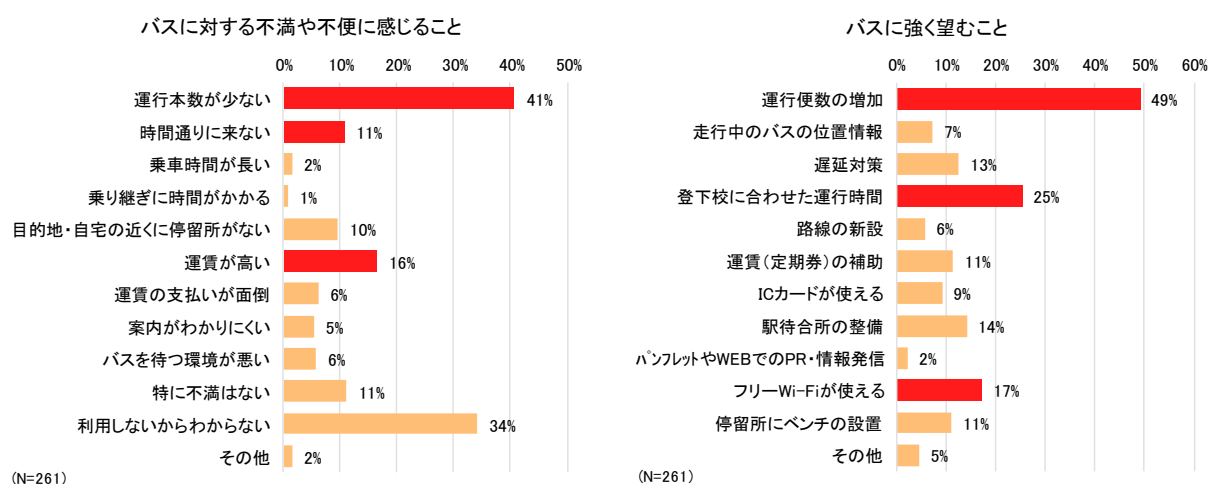


図 2-21 高校生のバスに対する意見等

出典：令和3年度京都府北部地域の公共交通に関するアンケート調査（綾部高校を対象）

(3) 公共交通—その他

- タクシーは、日交タクシーの営業所が、綾部駅前に立地しています。また、市内に営業所はありませんが、綾部駅へ中央タクシーも乗り入れています。
- 夜間の公共交通を確保するため、日交タクシーと中央タクシーと連携し、配車台数の増加を行っています。
- その他個別輸送として、交通空白地有償運送は、NPO法人於与岐みせんや口上林地区の交通と暮らしを守る会(令和4年11月より運行開始)が主体となって自主運行バスを走らせています。また、福祉有償運送は、NPO法人あやべ福祉フロンティアが主体となって移送サービスを実施しています。タクシーも含め、運転手の高齢化及び運転手不足が大きな問題となっています。

(4) 公共交通の維持・活性化に係る行政の財政負担

- 公共交通の利用者数の減少による収支の悪化や、交通空白地での交通手段確保のための支援、環境整備のための支援など、公共交通の維持・確保・活性化に対する行政支援(国庫補助、京都府補助、綾部市一般財源)は、年々増加傾向にあります。

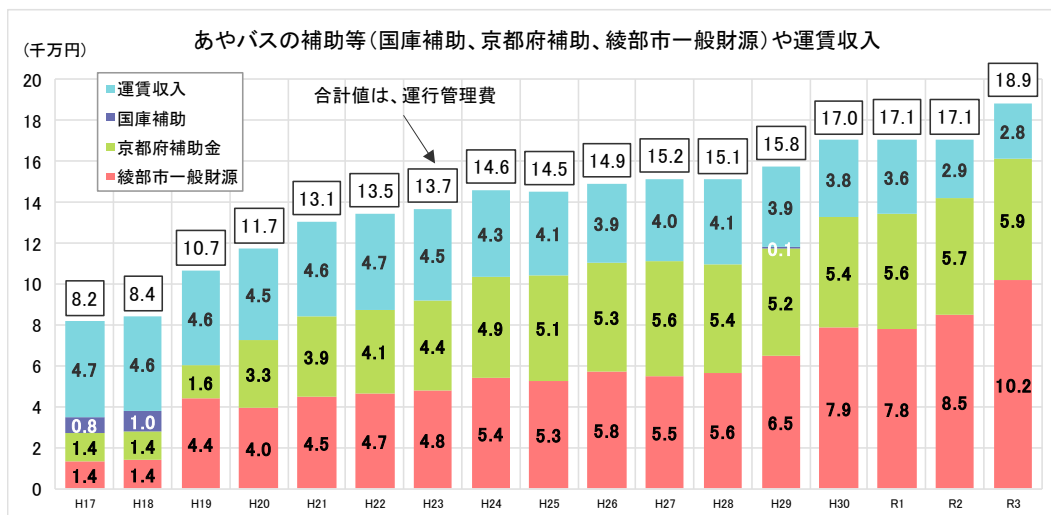


図 2-22 あやバスの行政負担額や運賃収入の推移

出典：綾部市

(5) 近年の主な公共交通の利用促進等に係る取組

- ・ ノーマイカーデーの取組（毎月第1水曜日、市役所職員対象）
- ・ 運転免許証自主返納者支援（健康長寿定期券又は回数券）
- ・ 綾部市鉄道利用通学費補助金
- ・ 行先別時刻表の作成（ホームページに掲載）
- ・ あやバス絵画展
- ・ あやバスペーパークラフト・あやバスぬり絵（市役所等で配架）
- ・ クリスマスバスの運行
- ・ 地区の高齢者学級であやバスのPR活動
- ・ 綾部駅での夜間のタクシー配車
- ・ あやべるの「あやバス情報」で運行情報を配信
- ・ あやバスツイッター開設
- ・ 市役所職員を対象としたモビリティ・マネジメント
- ・ あやバス運行事業者とのワークショップ
- ・ あやバスモニター制度
- ・ 健康長寿定期 65 の発売
- ・ あやちゃん健康ポイントの賞品（あやバス回数券）
- ・ あやべあいトレインの実施（京都サンガ日帰り応援ツアー、かにカニ日帰りツアー）
- ・ バス・エコファミリーの実施
- ・ 高齢者向けの公共交通利用教室の実施（JR西日本と連携したスマホ教室）

2.3 市民等のニーズ

(1) 住民の公共交通に対する意識

- 綾部市の若者（中学生）の定住意向は低く、市外への移住希望者が大半を占めています。その理由として、交通や買物などの生活の不便さが最も多い結果となりました。
- 公共交通の利便性向上を図ることは、現在の利用者や将来の運転免許証自主返納者のためだけではなく、綾部市の将来を担う子どもたちの意識を変える役割も担っています。

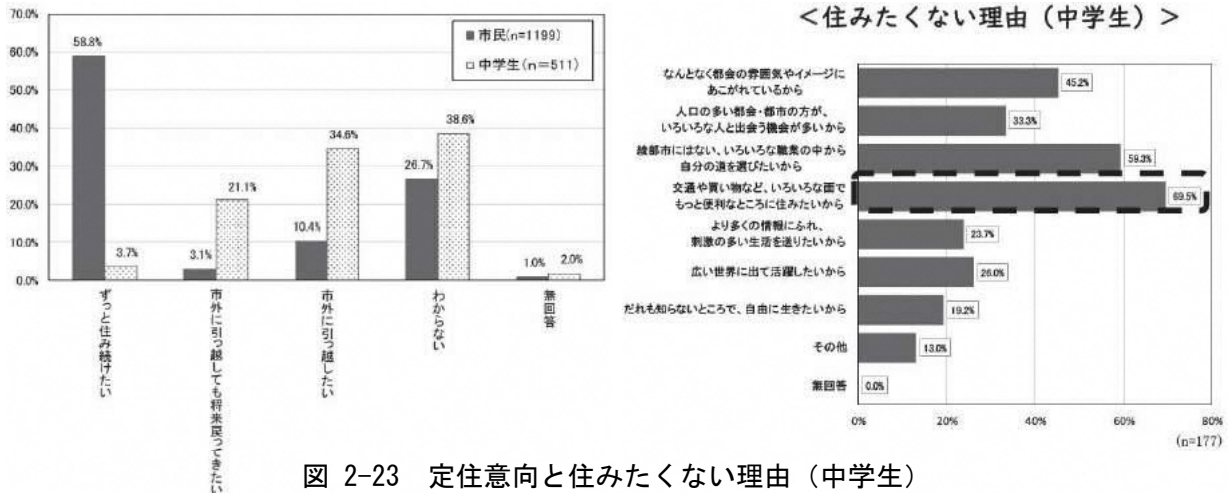


図 2-23 定住意向と住みたくない理由（中学生）

出典：第6次綾部市総合計画資料編より抜粋

- 綾部市の公共交通の役割としては、運転免許を持たない人のための移動手段としての機能（将来の運転免許証自主返納時含む）、買物や通院のための移動手段としての機能、いつでも利用できる安心感、通勤や通学のための移動手段としての機能が求められています。（図 2-24）
- 特に、現時点での公共交通に関する取組・施策については、市民からの満足度は低い結果となりました。ただし、公共交通は重要な取組・施策であることの認識は高く、公共交通のサービス維持・確保が重要な取組になってきます。（図 2-25）

綾部市内の公共交通に求める役割	回答者数 (人)	回答割合 (%)
子ども、学生、高齢者、免許を持たない人が出かけるための移動手段	311	78.3
将来、運転免許証を返納したときの移動手段	286	72.0
市民の買物や通院のための移動手段	269	67.8
いつでも利用できる安心感をもつ	261	65.7
市民の通勤や通学のための移動手段	241	60.7
ケガ、飲酒、故障などで自動車を利用できないときの移動手段	187	47.1
市民が周辺地域へ出かける場合の移動手段	155	39.0
市民が自由に外出できることで、にぎわいを作り出す	147	37.0
市民が遠方へ出かける場合の移動手段	145	36.5
綾部市外からの訪問者を受け入れ、観光地や商業施設のにぎわいを作り出す	126	31.7
市民の趣味やサークル活動などでの移動手段	107	27.0
自動車利用を減らすことで、自然環境を守る	100	25.2
自動車利用を減らすことで、交通事故を減らす	99	24.9
高校や大学などの進学先の選択肢を増やす	75	18.9
綾部市の魅力・ステータスを高める	73	18.4
自動車利用を減らすことで、道路の混雑を減らす	68	17.1
自宅から通うことができるため、家賃や下宿代などの費用がかからない	65	16.4
その他(地域(綾部市)における役割)	10	2.5
その他(移動手段としての役割)	9	2.3

回答者の5割以上から賛同する意見が集まった項目

図 2-24 公共交通に求める役割

出典：令和3年度京都府北部地域の公共交通に関するアンケート調査

満足度・重要度の分析

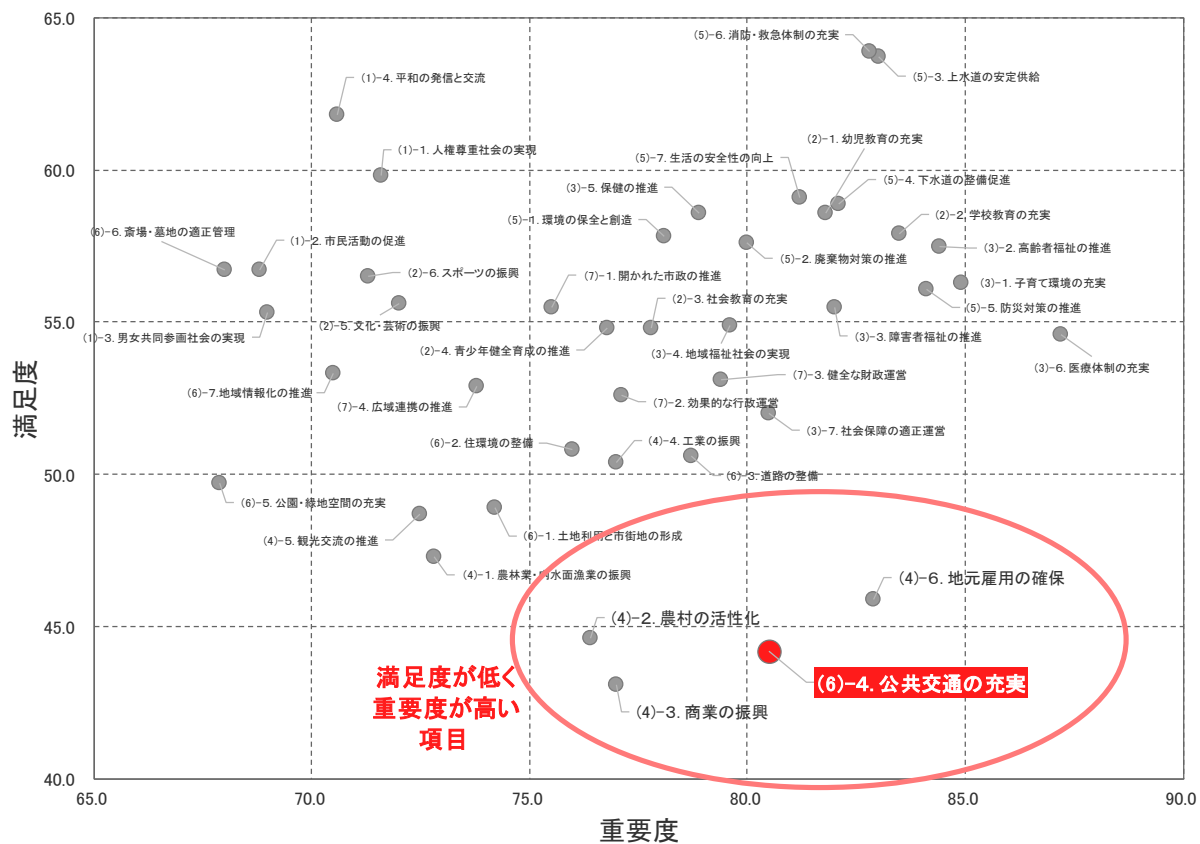


図 2-25 市の取組に対する満足度と重要度

出典：第6次綾部市総合計画資料編

(2) あやバス運行事業者からの声(令和元年度と令和2年度にワークショップを実施)

- 公共交通を便利に利用できる仕組み(健康長寿定期 65 など)があっても、それを必要とする対象者へ、十分に情報が伝わっていない可能性があります。情報の伝え方の工夫や継続的な情報発信が求められています。
- 利用者は、バス停の位置やバス停での待ち環境の見直しを望んでいます。また、運行本数の少ない路線について、運行ダイヤの見直しの声も寄せられています。実際の利用者のニーズを把握し、適切な見直しや整備を行う必要があります。

(主な意見の抜粋)

- ・ 学校への通学、病院への通院、買い物が主な目的であるが、目的施設がバス停から遠く不便な場合もあり、バス停の位置を見直してはどうか。
- ・ 利用者が高齢化しているため、ベンチの設置などバス待ち環境の向上をお願いしたい。
- ・ パターンダイヤは分かりやすく良いが、便数が少ない路線は利用実態に合わせたほうが良い場合もある。黒谷線、西八田線は、まちなかでの買い物の場合、滞在時間が1時間くらいであれば丁度よい。
- ・ 4往復しかない路線のほうを、便利よくしてはどうか。
- ・ 健康長寿定期 65 は、未だに認知されていない人もいるため、継続的にPRしていく必要がある。
- ・ 運転免許証自主返納者専用の回数券利用が多くなってきている。新しいターゲットとして、この層を狙ってはどうか。

※令和元年度、令和2年度に実施

(3) あやバスモニターからの声(令和元年度に懇談会を実施)

- 利用者は、バス停の位置や乗降方法、バス停までの移動支援、主な目的地の到着時刻等の見直しを望んでいます。
- 誤乗車防止のための案内等の工夫(LED方向幕の改善等)、“知らないから利用できない”“分かると安心”をキーワードに情報発信の工夫や強化が求められています。
- お客様接遇と運転技術の向上を図るための取組が求められています。

(主な意見の抜粋)

- ・ 高齢者にとってはバス停が遠いので、新たにバス停を作って欲しい。またはフリー乗降。
- ・ バス停まで歩けない高齢者がいるので、なにか対策が必要である。
- ・ 2時間に1本のバスがあれば移動がしやすい。半日に1本でも助かる、という声もある。
- ・ 10:30 病院到着便がしばしば遅延する。受付時刻を考えると、9:30 頃到着が利用しやすい。
- ・ もう少し優しく運転してほしい。
- ・ バスが近づいてきても、他の路線との区別がつきにくい。橙色のバスの行き先表示は見えにくい。
- ・ あやバスを知らないから活用できていない。お得な情報をもっと発信してはどうか。
- ・ バスの運行情報や到着時刻がわかると安心するため、情報発信を工夫してはどうか。
- ・ 子どもが1歳になるまで(自転車に乗せられるまで)は、バスの利用が便利である。
- ・ マイクロバスは、通路が狭くて動きにくい。特に赤ちゃんを抱えていると大変である。

※令和元年度に実施

(4) あやバス高校生モニターからの声(令和4年度に懇談会を実施)

- あやバスを今後さらに効率的に運行し、多くの人に利用してもらうことを目的として、令和4年8月末から9月中旬まで、高校生を対象としたモニター制度を実施し、参加者には1ヶ月分の区間定期(学割)を提供しました。また、モニター終了後には、対面形式での意見交換会を実施し、あやバスの活性化に向けたアイデア等をいただきました。

(あやバス高校生モニターからの主な意見の抜粋)

- ・ あやバスを初めて乗るときはとても心配だった。特に、降りるときの運賃支払い方法。
- ・ バス車内で、バス停やルートなどの案内があると良い。
- ・ 綾部高校前のバス停は暗いので不安。バスの遅延状況がわからないため、近くの明るい場所で待つことが出来ない。
- ・ 雪であやバスが運休する場合、その連絡が遅い。運休なのか大幅な遅延なのか判断つかないため、バス停で待つことになり大変。
- ・ 中高生世代への情報提供は、ツイッターよりも、インスタグラム、ユーチューブ、ティックトックの方が周知しやすい。
- ・ 高校生から親善大使を募集して、あやバスの動画配信やつぶやきの投稿をお願いしてみてもどうか。特典としては、通学定期券の配布など。

※令和4年度に実施

(5) その他の関係者からの声(意見交換会結果)

(国際交流協会からの主な意見の抜粋)

- ・ 外国人技能実習生は、基本的には徒歩・自転車移動が多い。遠方移動に、公共交通を利用。
- ・ 公共交通の不便な点として、あやバスはどの路線に乗るかの案内や説明が難しい、遅延や運休情報などのちょっとした変更点が伝わらない、JRのきっぷが買いにくい(買い方が分からない)等。
- ・ 分かりやすさ向上としては、路線名称は数字の番号を併用することや、言語はローマ字かひらがな表記が良い。変更の周知は、バス停に表示するなどアナログな方法でよい。
- ・ また、公共交通の情報発信は、花や景色などのお出かけ情報が有用かもしれないが、利用ルートと料金の情報をセットで提供して欲しい。また、情報収集は、コンビニなどの無料Wi-Fiがある場所で行うことが多く、公共施設などでネット環境が整備されると大変助かる。

※令和4年度に実施

(綾部市自治会連合会からの主な意見の抜粋)

- ・ 80歳以上の高齢者であっても、まだまだ自家用車を運転する。バスに乗って買物や通院する、という発想に至っていないと思う。
- ・ 運転免許証を自主返納するためのインセンティブがない。特に、バス停まで歩くことができない人もいるので、自宅からバス停までの移動支援が必要と感じる。
- ・ 公共交通利用促進等のアイデアとしては、バス停位置の見直し(集落の近くに移設等)、利用の少ないルートの廃止、路線が重複している区間の運行見直し、高齢ドライバーの運

転免許更新時に公共交通利用をアピールするなど。

- ・ 情報提供の媒体としては、スマホが一番効率的だと思う。ただし、スマホ教室などで根気よく操作等を教えないと浸透しないと思う。

※令和4年度に実施

(綾部市老人クラブ連合会からの主な意見の抜粋)

- ・ あやバスは幹線道路で運行しているが、高齢者にとっては、バス停までの地域内の細かな部分の移動支援が必要。道が狭いのが問題であれば、小型バスや電動カート（グリーンローモビリティ）でも良い。
- ・ バス停まで行く手段（歩いて行くことがとても大変）がないことが問題になっている。
- ・ JRのきっぷの購入が大変になった。深夜12時を超えると、タクシーがないことに不便を感じる。
- ・ あやバス時刻表を各戸配布しても、開かない人もいる。冊子を開いてもらう工夫が必要。

※令和4年度に実施

(綾部市身体障害者協会からの主な意見の抜粋)

- ・ JRのきっぷの購入に時間がかかるようになった。券売機が1台だけなので、時間をかけて購入する人がいたため、きっぷを発券できず特急に乗り遅れた人もいる。
- ・ 特急列車の全席指定席化で、自由席料金よりも高くなり、特急列車を使わなくなった。
- ・ 公共交通利用促進は、背もたれ付きベンチ整備（立ったまま待つことが大変なため）、縁石などちょっとした段差の解消や歩道の穴ぼこの補修（つまづきやすいため）、声掛けや安全運転などの接遇サービスの向上（転倒防止、不安解消）、階段の踏み面の端部（段鼻）の着色（踏み外し防止）などが実現すればありがたい。

※令和4年度に実施

2.4 公共交通等の現状のまとめ

綾部市の公共交通を取り巻く地域や社会の状況、また、公共交通の状況や市民等のニーズについて、主な要点をまとめると次のように整理することができます。



3. 上位・関連計画の整理

3.1 第6次綾部市総合計画

(1) 計画の概要

計画期間 基本構想 : 令和3年度～令和12年度 (2021年度～2030年度)

前期基本計画 : 令和3年度～令和7年度 (2021年度～2025年度)

- 総合的な課題
1. 市民の健康な暮らしを守る
 2. 誰もが活躍できる雇用の確保
 3. 人口減少社会への対応と暮らしの安全・安心の確保
 4. 次代を担う子どもの育成
 5. 市の魅力向上と効果的な情報発信

将来都市像



基本目標

綾部市市民憲章
の6つの目標

1. 平和をねがい、祈りあるまち
2. 自治を高め、心のつながりのあるまち
3. 教育をたいせつにし、文化のかおるまち
4. 環境をととのえ、健康のあふれるまち
5. 産業をおこし、豊かなくらしのあるまち
6. 計画を定め、輝かしいあしたをひらくまち



(2) 関連する事業等

基本目標「計画を定め、輝かしいあしたをひらくまち」の第3節「公共交通の充実」

施策の目標 あやバスの安全で利便性の高い運行を推進するとともに、自主運行バス等の運行支援によりラストワンマイルの移動手段の確保に努めます。また、鉄道の利用促進を図り、誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの構築を目指します。

目標指標等

目標指標	指標	単位	現状値 (R元)	目標値 (R7)
	あやバス乗車人数(年間)	人	197,412	205,000
	鉄道利用通学費補助金利用者数(年間)	人	59	70
	パーク&レール利用件数(年間)	件	13,475	14,000



主な施策	施策	内容
1	バス路線の充実	<ul style="list-style-type: none"> あやバスの安定的な運行の確保と利便性の向上 自主運行バス等の運営を支援し、ラストワンマイルの移動支援を推進
2	鉄道の充実	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道利用通学費補助事業やパーク&レール事業などにより、鉄道利用を促進 JR 園部駅から JR 綾部駅間の複線化を鉄道事業者へ働きかけ
3	新たな交通ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> バスや鉄道などの移動がスムーズに行えるよう、移動支援システムを構築 地域公共交通計画の策定など地域ニーズに沿った移動・交通システムを検討

3.2 第2期綾部市まち・ひと・しごと創生総合戦略

(1) 計画の概要

計画期間	令和2年度～令和6年度（2020年度～2024年度）
基本戦略	1. 選ばれるものづくり拠点と里山・農村資源を活用した産業の創生による多様な就業機会の創出 2. 「住みたくなる」綾部に向けた交流・定住促進 3. 結婚・妊娠・出産・子育てが安心してできる社会づくり 4. 多様な連携と街なか・農村集落活性化による心豊かに安心して暮らせるまちづくり

(2) 関連する事業等

基本戦略2の「(3)「住みたくなる」綾部づくり」の「広域交通の活用による定住促進」

主な取組	京都市内などへの鉄道利用通学支援等による若者流出抑制 JR山陰本線複線化・高速化等実現に向けた取組の推進 山陰新幹線京都府北部ルート誘致、鉄道高速化に向けた整備の推進 等
重要業績評価指標	鉄道利用通学費補助金利用者数（実績）53人→目標）70人

基本戦略4の「(1) 快適で住みよいまちづくり」の「小さな拠点形成推進と地域公共交通施策の推進」

主な取組	小さな拠点を中心に利便性の高い「地域クラスター」の形成の推進 あやバスの安定的な運行、交通空白地有償運送の運営支援等による地域公共交通の確保 等
重要業績評価指標	あやバス乗車人数（実績）196,003人→目標）205,000人

3.3 綾部市過疎地域持続的発展計画

(1) 計画の概要

計画期間	令和4年度～令和7年度（2022年度～2025年度）
基本方針	京都府が定める過疎地域持続的発展方針に基づくとともに、綾部市の総合計画や地方創生総合戦略に沿って取組を推進する。
基本目標	過疎地域における持続可能な地域社会の形成及び地域資源等を活用した地域活力の更なる向上に向けて、人口、財政力、その他持続可能なまちづくりの観点から、第2期綾部市まち・ひと・しごと創生総合戦略に基づき、4つの基本戦略に掲げられた目標に向け、具体的な取組を推進する。

(2) 関連する事業等

施策区分「4 交通施設の整備、交通手段の確保」における目標に向けた方策

主な方策	あやバスの安定的な運行の確保と利便性の向上 自主運行バス等の運営を支援し、ラストワンマイルの移動支援を推進
------	--

鉄道利用通学費補助事業などにより、鉄道利用を促進
 利用しやすいダイヤ編成、駅のサービス向上などを鉄道事業者へ働きかけ
 J R 園部駅から J R 綾部駅間の複線化を鉄道事業者などへ働きかけ
 山陰新幹線の早期実現を鉄道事業者などへ働きかけ
 バスや鉄道などの移動がスムーズに行えるよう、移動支援システムを構築
 タクシー事業者などの地域交通事業者との連携を推進
 地域公共交通計画の策定など地域ニーズに沿った移動・交通システムを検討

施策区分「4 交通施設の整備、交通手段の確保」での過疎地域持続的発展特別事業

主な事業 交通空白地有償運送事業：地域主体のNPO法人等が実施する交通空白地有償運送事業に対する補助
 あやバス運行事業：あやべ市民バスの運行に係る委託等

3.4 綾部市都市計画マスタープラン

(1) 計画の概要

計画期間 平成 25 年度～令和 4 年度（2013 年度～2022 年度）
将来都市像 住んでよかった・・・ゆったりやすらぎの田園都市・綾部
基本目標 1. 快適に暮らせる身近な生活圈と都市づくり
 2. 生活・産業基盤が整った活力ある都市づくり
 3. 由良川水系等の自然・風土を共有する都市づくり
 4. 安全で災害に強い都市づくり
 5. 市民等と行政の協働による個性を活かした都市づくり

将来都市構造



図 3-1 綾部市都市計画マスタープランにおける将来都市構造図

(2) 関連する事業等

道路・交通施設についての基本的な考え方

<1. 道路ネットワーク・機能の充実>

広域交流の利便性の向上や産業の振興を図るため、舞鶴若狭自動車道などの高速道路や主要な幹線道路の充実により、他都市との連携を促進する広域交通ネットワークの強化に努めます。

また、誰もが快適に利用できるよう、都市拠点と周辺地域を連絡する幹線道路網、公共交通網の充実を図るとともに、利便性が高く、災害時にも対応可能な生活道路の整備を目指します。

<2. 社会情勢の変化や将来のまちづくりと整合した都市計画道路網の構築>

人口や交通量の減少に適応した都市計画道路網の構築のため、長期未着手や未整備の都市計画道路について、存続、廃止など計画の見直しを行います。

<3. 市民にやさしい公共交通づくり>

市民や本市を訪れた人が、安全・安心、かつ快適に利用できるよう、市民、交通事業者、行政が協働し、利便性の向上やバリアフリー化を促進し、公共交通ネットワークの整備を目指します。

主要な施設の整備の方針

<鉄道の利便性向上>

- ・ J R 山陰本線の綾部駅から園部駅間の複線化の検討や、利用しやすい運行ダイヤ編成、駅のサービス向上などを関係機関に働きかける

<生活交通の維持・確保>

- ・ バス利用者のニーズに対応した運行ダイヤの編成やわかりやすい時刻表の作成など、あやバスの安定的な運行の確保と利便性の向上を図る。
- ・ 公共交通機関のない過疎地域で運行されている自主運行バスの運営を支援し、生活交通の確保を促進する。

3.5 綾部市立地適正化計画

(1) 計画の概要

- 計画期間 概ね 20 年後の都市像を見据え、5 年ごとに見直し（令和 3 年 3 月公表）
- 基本方針 “このまちで良かった” と市民が幸せで安心して暮らせるまちづくり
- 将来都市構造 市内 12 の自治連合会ごとに小さな拠点・中心地が形成され、地域ごとに特色あるまちづくりを進めることで、市全体の活性化を図ることを目指します。そこで、各拠点が地域特性に応じたまちづくりによって輝き、それぞれの拠点を交通ネットワークでつなぐ「コンパクトアンドネットワーク」による都市構造を目指します。

■ 都市構造図

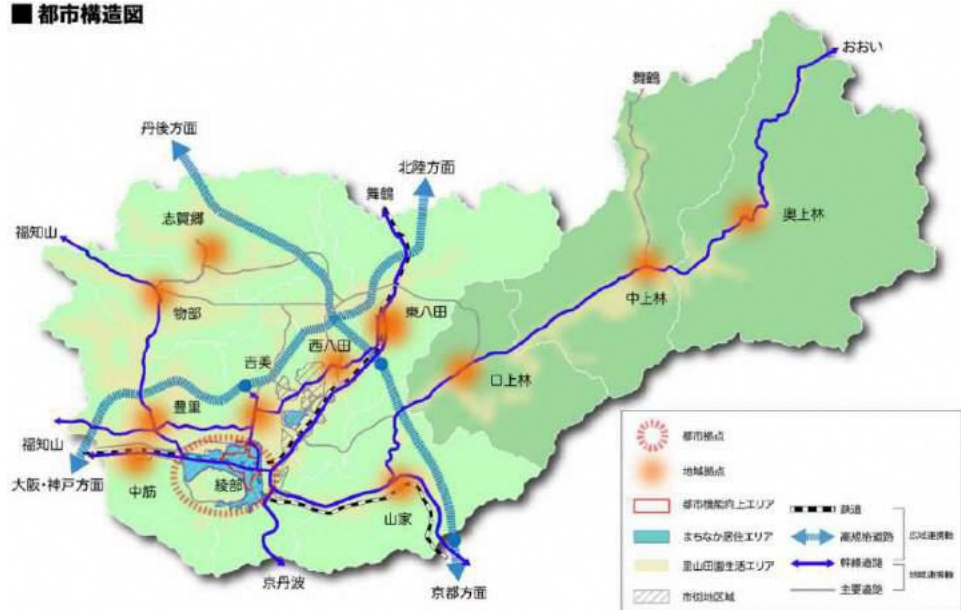


図 3-2 綾部市立地適正化計画における都市構造図

(2) 関連する事業等

交通ネットワークの方針

- ・道路の整備や、あやバスの運行確保など、中心市街地と各地域を結ぶ交通ネットワークの確保と充実を図り、「コンパクトアンドネットワーク」によるまちづくりによって市全体の活性化を目指します。
- ・鉄道やバスなどの公共交通は現在の路線や便数の維持、確保に努めるとともに、自主運行バスの運営支援などラストワンマイル（駅やバス停等から自宅や目的地までの区間）の移動支援を推進します。

地域拠点の方針

- ・地域拠点では、日常生活機能の充実による活性化を目指します。そのため、各拠点間を交通ネットワークで結び、医療や福祉など必要な都市機能へのアクセスの確保に努めることにより、利便性の確保に努めます。

公共交通に関する施策

- ・あやバスの運行：あやバスの安定的な運行の確保と利便性の向上を図ります。
- ・交通空白地有償運送事業：交通空白地で交通手段の確保を図る事業実施者に対し、補助金を交付します。

3.6 京都府北部地域連携都市圏公共交通計画

(1) 計画の概要

計画期間	令和4年度～令和8年度（2022年度～2026年度）
計画区域	京都府北部地域連携都市圏域（福知山市、舞鶴市、綾部市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町）
基本方針	持続可能で多様なニーズに応える便利な北部の公共交通
施策目標	<ol style="list-style-type: none"> 公共交通利用者の満足度がより高まるサービスの実現 だれもが公共交通の使い方を理解し、移動することが楽しくなる圏域の実現 自家用車に過度に頼らないまちづくりや広域観光と連携する公共交通の実現

(2) 関連する事業等

施策 目標 1	★	方策 1. 交通結節点での乗り継ぎを考慮した運行ダイヤの調整
	★	方策 2. 路線バス等の運行ルートの見直し
	★	方策 3. 待合施設の環境整備（Wi-Fiや多言語表示の整備など）
		方策 4. 圏域の公共交通利活用ガイドの作成・活用
		方策 5. MaaSなど利用者目線での利用促進や新たな利用者の掘り起こし
施策 目標 2		方策 6. 高齢者や低年齢層を対象とした公共交通のお試し乗車会等の実施
	★	方策 7. 運転免許証返納前の段階における高齢者の利用促進
施策 目標 3		方策 8. 公共交通による周遊観光ルートの検討
		方策 9. 医療や公共施設等広域拠点への効率的な運行ルートの検討
		方策 10. 大規模災害時のリダンダンシー機能（代替機能）の確保
	★	方策 11. 交通事業者の人材不足の解消

★：綾部市として特に重要と考える方策

3.7 JR山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通計画

(1) 計画の概要

計画期間	令和4年度～令和8年度（2022年度～2026年度）
計画区域	綾部市、南丹市、京丹波町のJR山陰本線の園部駅～綾部駅間に関連する区域（綾部市は、山家地区及び上林地区が対象区域）
将来像	安全安心で豊かな暮らしの基盤となり、交流と定住を促進する 「森の京都『おでかけ』システム」の実現
基本方針	<ol style="list-style-type: none"> 地域公共交通の重要性に関する認識をあらゆる主体・地域で共有し、協働して支え育む活動を活発化することで、地域公共交通システムを持続可能とする JR山陰本線（園部～綾部）の複線化を視野に、まずコロナ禍等での減便からの回復を目指し、沿線全体の公共交通サービスを改善することで利用

者を増やす

3. 高校生・高齢者を主なターゲットに、自家用車に頼らなくても通勤・通学・買い物・通院でき、「健幸」に暮らせる地域を目指す
4. 鉄道駅・主要バス停の乗継利便性や待合快適性を高め、安心感があり立ち寄りたくなる拠点へと変え、地域内外の交流を促進する
5. 案内強化やMa a S等によって公共交通を分かりやすくし、一体化を進めることで使いやすさを向上させ、特に観光での移動を便利で快適にする
6. まちづくりと連携した公共交通サービス改善によって「おでかけ」したくなる地域とすることで、コロナ禍を乗り越え、人口減少特に若年層の流出を食い止める

(2) 関連する事業等

基本 方針 1	■	施策 1. 公共交通利用への自発的な転換・定着の促進
	■	施策 2. 地元との懇談会等による公共交通サービス改善の継続的な検討
基本 方針 2	■	施策 1. 区域内をシームレスに移動できる仕組みづくり
	■	施策 2. 交通系 IC カードシステムの拡充
	■	施策 3. 公共交通間の乗継や利用環境の改善
基本 方針 3	■	施策 1. 広域的な通勤・通学の帰宅に利用できる移動手段の導入
	■	施策 2. 高齢者の買い物や通院等に便利なダイヤの設定
	■	施策 3. 公共交通の空白地や不便な地域での新たな移動手段の導入や支援及び高齢者が積極的に外出したくなる機会の創出
	■	施策 4. 郵便・宅配・福祉有償運送等、様々な主体の連携による移動手段の確保
基本 方針 4	■	施策 1. 子どもと一緒にでも安心して利用できる拠点の整備
		施策 2. 快適に待つことができる駅の整備
基本 方針 5	■	施策 1. 体系的な観光情報・公共交通情報の提供
	■	施策 2. 訪日外国人向けの多言語表記化
	■	施策 3. 来訪者が休日に広域的に周遊できる交通手段や運賃施策の導入
基本 方針 6	■	施策 1. 公共交通利用への自発的な転換・定着の促進【再掲】
	■	施策 2. 子育て世代や免許返納者に対する公共交通利用支援
	■	施策 3. 高校生等が休日に広域的に周遊できる交通手段や運賃施策の導入

■：綾部市に関連する施策

4. 綾部市の公共交通の課題

綾部市の公共交通等の現状や上位計画・関連計画のまちづくり方針や公共交通に関する方向性等を踏まえると、まちの発展やにぎわいづくりなどの今後のまちづくりの実現には、市民の活動を支える地域公共交通が、水道や電気などのライフラインと同様に、安定的に運行（供給）することが必要不可欠です。

また、綾部市は、「コンパクトアンドネットワーク」の都市構造を目指しており、都市機能が集約された地区と居住地を結ぶ公共交通の充実は重要な施策として位置づけられます。まちづくりと公共交通政策は互いに連携し、両輪で計画を進めることで、実現性が高くなります。そのため、綾部市総合計画で示されている5つのキーワード（医、職、住、教育、情報発信）ごとに、地域公共交通の課題を次のように整理しました。

なお、関連計画で示したとおり、綾部市は、京都府北部地域とJR山陰本線（園部駅～綾部駅）沿線地域の公共交通計画にも関わっています。そのため、関係する他の自治体と交通分野等で広域的な連携を図り、京都府北部地域や京阪神地域等の広域的な移動の課題解決に取り組み、圏域全体の活性化や経済成長等を目指します。

【公共交通全般の課題】

少子高齢化や人口減少社会において、まちの発展やにぎわいづくり等のまちづくりの実現には、公共交通の安定的な運行の確保が必要不可欠である

- 公共交通のサービス充実、安定的なサービス提供
- 公共交通存続に向けた対策が急務（状況は切迫している）
- 京都府北部地域やJR山陰本線（園部駅～綾部駅）沿線地域とも広域的な連携を図り、京阪神地域等への広域的な移動に関する問題にも対応する

（総合計画のキーワード別に課題を抽出）

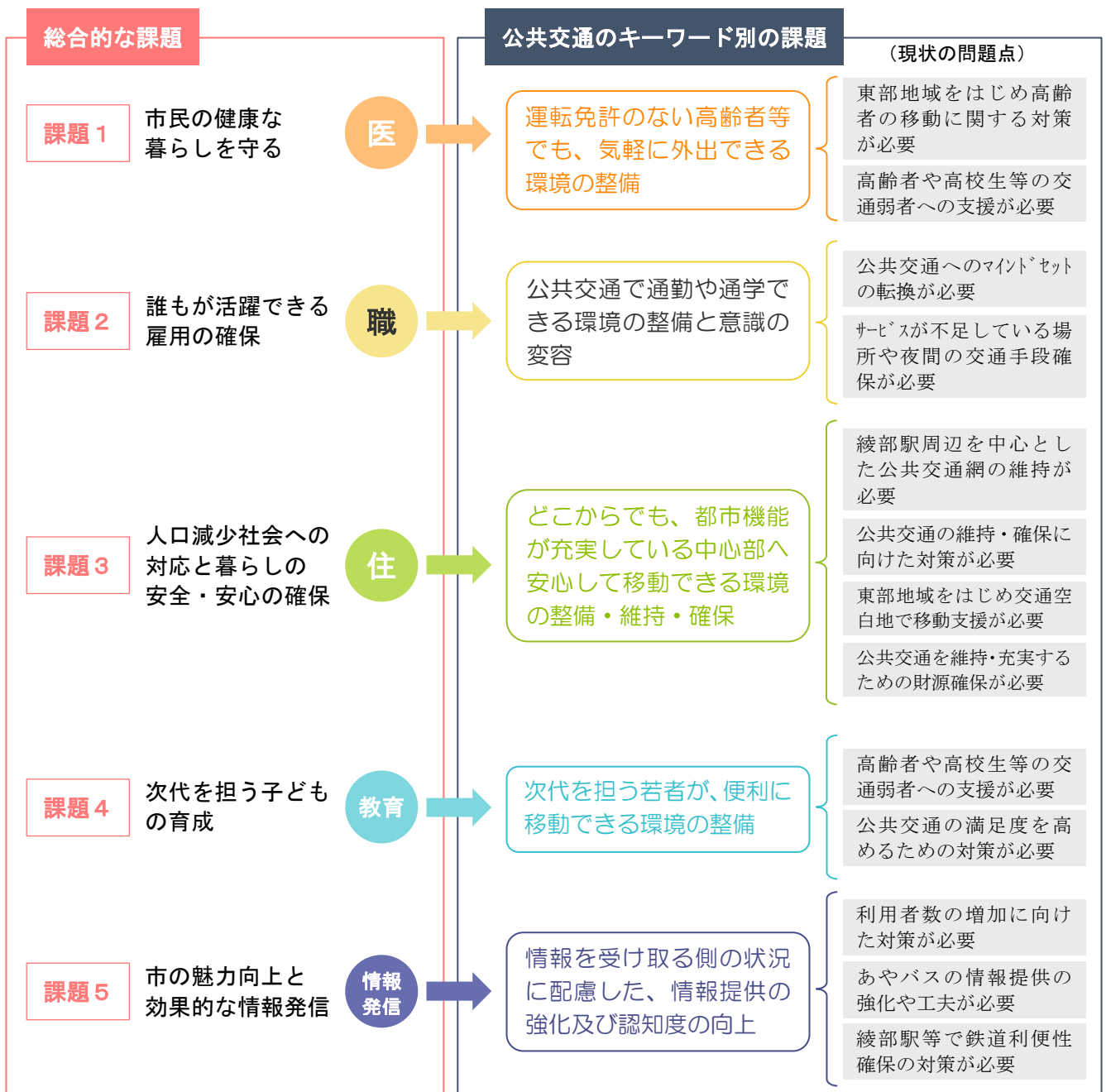


図 4-1 綾部市の総合的な課題と公共交通の課題の対応

(1)【医】の課題:運転免許を持っていない高齢者等でも、気軽に外出できる環境の整備

高齢者が生きがいを持ち、健康な生活ができる環境づくりが求められています。自動車の運転ができなくなり外出回数が少なくなると、体を動かす機会や社会的な繋がりが少なくなり、心身の老いや衰えを進めてしまうかもしれません。また、公共交通に求められている役割として、「子ども、学生、高齢者、運転免許を持たない人が出かけるための移動手段」の充実が求められています。

現在のあやバスは、全ての路線が綾部市立病院へ乗り入れており、病院へのアクセス性は高い水準と言えます。

そのため、運転免許を持っていない高齢者でも、公共交通で気軽に外出でき、健康に生活できる環境づくりや、公共交通で通院できる環境づくり（全路線で綾部市立病院に乗り入れをしているあやバスの維持・確保等）が必要です。

(2)【職】の課題:公共交通で通勤や通学できる環境の整備と意識の変容

綾部市の自動車利用率は非常に高く、自動車に依存したライフスタイルとなっています。自動車を運転できない高齢者や学生などにとって、公共交通サービスが充実していなければ、職業・学びの場の選択が限定されてしまいます。

そのため、誰もが活躍できる社会の実現に向けて、公共交通で通勤や通学できる環境の整備が必要です。また、環境整備だけでは公共交通利用に転換してもらえないため、公共交通利用に対する意識の変容を促す取組が必要です。

また、淵垣駅周辺に工業団地が立地し、多くの方が働いています。市外からの通勤についても、公共交通で通勤できる環境を整え、事業所への働きかけを通じて公共交通利用を増やすことが必要です。

(3)【住】の課題:どこからでも、都市機能が充実している中心部へ安心して移動できる環境の整備・維持・確保

綾部市の都市計画マスタープランや立地適正化計画では、目指すべき都市構造は、「各拠点が地域特性に応じたまちづくりによって輝き、それぞれの拠点を交通ネットワークで繋ぐ『コンパクトアンドネットワーク』による都市構造を目指す」としています。現状のあやバスの運行は、この理念に基づき、地域の各拠点と綾部駅周辺をつなぐネットワークとなっていて、全路線が綾部駅に接続しています。そのため、この環境（あやバス）を維持・確保することが必要です。

過疎や高齢化が著しい水源の里集落（令和4年3月時点で19集落を指定）の一部では、周辺にバス停がなく、公共交通を利用しにくい集落があります。また、水源の里集落以外でも高齢化の進展により、地域内の拠点や自宅最寄りのバス停まで移動できない状況が顕在化しています。地域による公共交通サービスの差をできるだけ小さくし、どこに住んでいても、便利な綾部駅周辺まで移動できるような公共交通の環境づくり（ラストワンマイル対策含む）が必要です。

(4)【教育】の課題:次代を担う若者が、便利に移動できる環境の整備

コロナ禍等の影響から、人々のライフスタイルや意識の変化により、田園回帰の流れが高まっています。しかしながら、少子高齢化や人口減少に歯止めはかからず、地域コミュニティ等の担

い手不足の問題は依然として残っています。

綾部市の中学生の定住意向は低く、その理由は、市内の交通や買物が不便なので、市外に引っ越したいと考えている若者が非常に多い結果となりました。

そのため、公共交通を維持するだけでなく、新しい技術等を上手く活用して、公共交通の利便性の向上や魅力を向上させることが、若者の綾部市離れの抑制に必要です。また、便利で魅力的なまちほど、移住・定住を考えている人から選ばれる可能性が高いため、移住・定住推進の観点からも、公共交通（移動）の利便性向上は必要となります。

(5)【情報発信】の課題：情報を受け取る側の状況に配慮した、情報提供の強化及び認知度の向上

綾部市総合計画において、“都市の魅力そのものを高めることはもちろん、これまで以上にその魅力を誰に、どのようなツールを活用して発信するかという視点が重要”と示されています。

公共交通においては、あやバスの便利な取組・お得な運賃を開発しても、十分に伝わっていない点が指摘されています。

また、情報通信技術が発達し、スマートフォン等で様々な情報を収集できますが、あやバスを利用する主な世代は高齢者であり、全てデジタル化することが利便性向上につながるものではありません。

公共交通を利用してもらうためには、まず知ってもらう（認知してもらう）必要があります。そのため、情報発信方法については、知ってもらいたいメインターゲットの属性に応じて、適切な媒体を活用することや、見せ方を工夫することなど、情報提供の強化が必要です。

5. 基本方針

5.1 基本理念と基本方針

綾部市のまちづくりの将来像や公共交通を取り巻く現状・課題などを踏まえ、本計画の基本理念と基本方針を、次のとおり定めます。

上位計画や関連計画で示されている内容

- ・公共交通全体：誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの構築、小さな拠点を中心に利便性の高い地域クラスターの形成、中心市街地と各地域を結ぶ交通ネットワークの確保と充実を図りコンパクトアンドネットワークの都市構造の実現
- ・鉄道：利便性向上、利用促進、広域交通の活用による定住促進
- ・あやバス：安全で利便性の高い運行の推進、生活交通の維持・確保（運行の確保）
- ・その他：ラストワンマイルの移動手段の確保

基本理念 みんなで紡ぎ、乗って育てる、わたしたちの公共交通
～公共交通の安定的なサービス提供による安全安心な暮らしの実現～

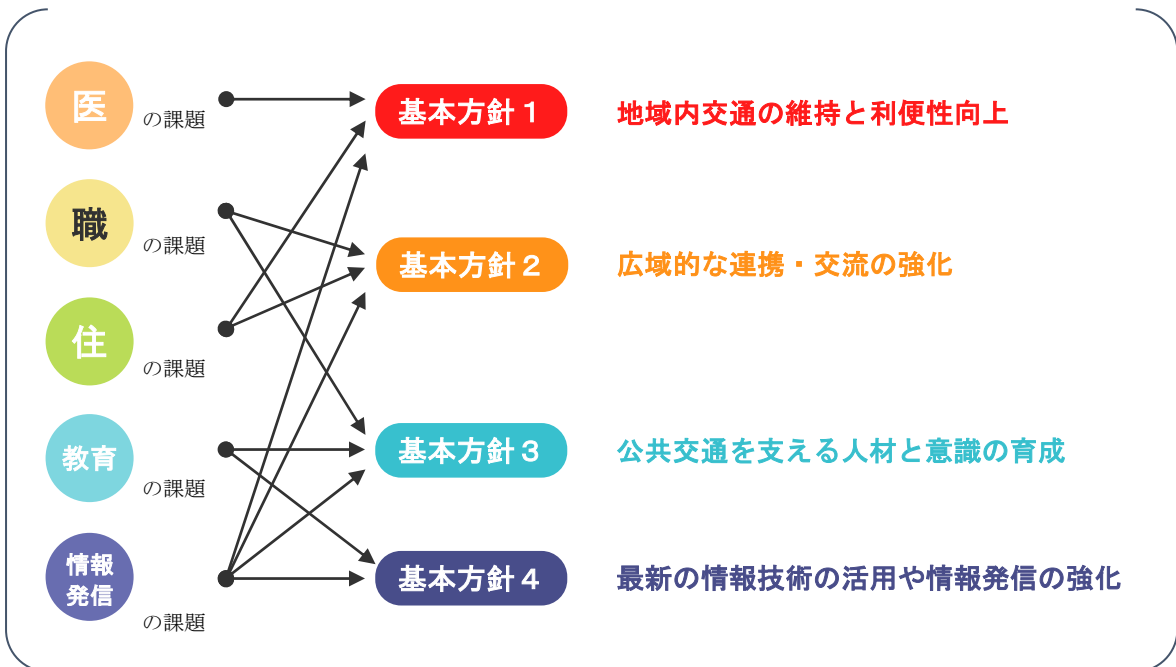


図 5-1 本計画の基本理念と4つの基本方針

前述に示した基本方針の内容や、基本方針毎の具体的な施策を次のように定めます。

基本方針 1 地域内交通の維持と利便性向上

マイカーを持っていなくても生活に必要な移動ができ、子どもから高齢者まで誰もが安心して暮らすことができるまちを目指します。

そのためには、将来の目指すべき都市構造(コンパクトアンドネットワーク)やまちづくりと連携しながら、あやバスのサービス維持や改善を進めます。あやバスを利用できない地域や人に対しては、あやバスのバス停までのラストワンマイル対策等を図ります。

また、あやバスだけではなく、地元のタクシー事業者等とも連携し、地域全体の公共交通の利便性を高め、魅力を感じてもらえる公共交通を目指します。

具体的な施策

- 1 あやバスのダイヤやルートの見直し
- 2 地域拠点までのラストワンマイル対策
- 3 駅やバス停の待合環境の向上
- 4 タクシーとの連携による外出支援
- 5 あやバスの維持存続・サービス見直し等に関する基準づくり

基本方針 2 広域的な連携・交流の強化

地域全ての公共交通を便利につなぎ、綾部市と隣接市や都市部との距離が近く感じられ、市外との交流が活発なまちを目指します。

そのためには、広域的な公共交通である鉄道や路線バスの利便性向上を高め、綾部市の次代を担う若者たちが、都市部に転出せずとも、綾部市で便利に生活できる環境を整備します。

また、観光事業と連携し、公共交通による観光・交流の促進を進め、まちの活性化を図ります。

具体的な施策

- 1 大学生の通学運賃補助の継続実施
- 2 健康長寿定期 65 の拡充
- 3 公共交通を使った観光の促進

基本方針 3 公共交通を支える人材と意識の育成

公共交通があることの重要性や、みんなが一丸となって公共交通に対して取り組むこと（見直・発展・維持）の必要性などを、全ての世代や関係者で共有し、協働して“乗って育てる”ことができるまちを目指します。

そのためには、公共交通の担い手の確保、自家用車や公共交通の利用に対する意識改革（マインドセット）、公共交通をみんなで乗って育てることで地域の愛着心を高める（シビックプライド）ための取組を推進します。

具体的な施策

- 1 人材確保対策
- 2 モビリティ・マネジメントの実施
- 3 あやバスモニター制度の実施
- 4 あやバス運転手の待遇サービス向上

基本方針 4 最新の情報技術の活用や情報発信の強化

最新の情報技術等を積極的に活用し、公共交通を便利で快適に利用できる環境づくりを進めます。また、公共交通に関する情報提供については、発信方法や発信内容の見直し・強化を行い、いつでも、誰でも、どこにいても、みんなが欲しいと思う情報を発信できる体制を構築します。

具体的な施策

- 1 情報発信の強化・多様化
- 2 公共交通のキャッシュレス化（交通系 IC カードシステム等）の拡充
- 3 公共交通の使いやすさ・利用しやすさの向上
- 4 産官学連携によるデジタル技術等を用いた交通課題解消の研究

5.2 地域公共交通の位置づけと役割

(1) 地域公共交通の位置づけと役割

本計画が目指すべき地域公共交通の将来像を実現するために、本計画で対象とする公共交通とその役割を次のとおり定めます。

表 5-1 本計画で対象とする公共交通と役割

位置づけ	公共交通の種類や系統	役割	確保・維持策
基幹的な交通	[鉄道] J R 西日本 J R 山陰本線、J R 舞鶴線	綾部市と近隣市・京阪神都市圏等を結ぶ広域的・基幹的な公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 現在のサービスレベル維持に向けた働きかけ・利用促進
	[高速バス] 大阪バス 福知山特急ニュースター号、綾部特急ニュースター号		
幹線的な交通	[路線バス] あやバス 全路線(上林線、於見市野瀬線、東西線、志賀南北線、西坂線、篠田桜が丘線、黒谷線、西八田線、紫水ヶ丘公園線)	地域の各拠点と都市拠点を結ぶ市内移動や隣接市移動のための公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 安定的な運行の確保、まちづくりと連携した利便性の向上 ➤ 京都府交通確保対策費補助金(府補助路線)を活用し持続可能な運行 ➤ 地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)の活用予定(於見市野瀬線除く)
	[路線バス] 京都交通 福知山線		<ul style="list-style-type: none"> ➤ 地域公共交通確保維持事業(幹線補助)と京都府交通確保対策費補助金(府補助路線)を活用し持続可能な運行
	[路線バス] 福知山市営バス三和バス 川合大原線		<ul style="list-style-type: none"> ➤ 京都府交通確保対策費補助金(府補助路線)を活用し持続可能な運行
個別輸送	タクシー	基幹的な公共交通や幹線的な公共交通を補助する公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 営業所の維持やタクシー車両の存続に向けた支援
	[交通空白地有償運送] 於与岐みせん地区、口上林地区等		<ul style="list-style-type: none"> ➤ 安定的な運行の確保に向けて、必要な支援の継続実施 ➤ サービス内容の見直しは事業者が主体となり実施する
	福祉有償運送		

■本計画で対象とする公共交通（計画期間内の実現イメージ）

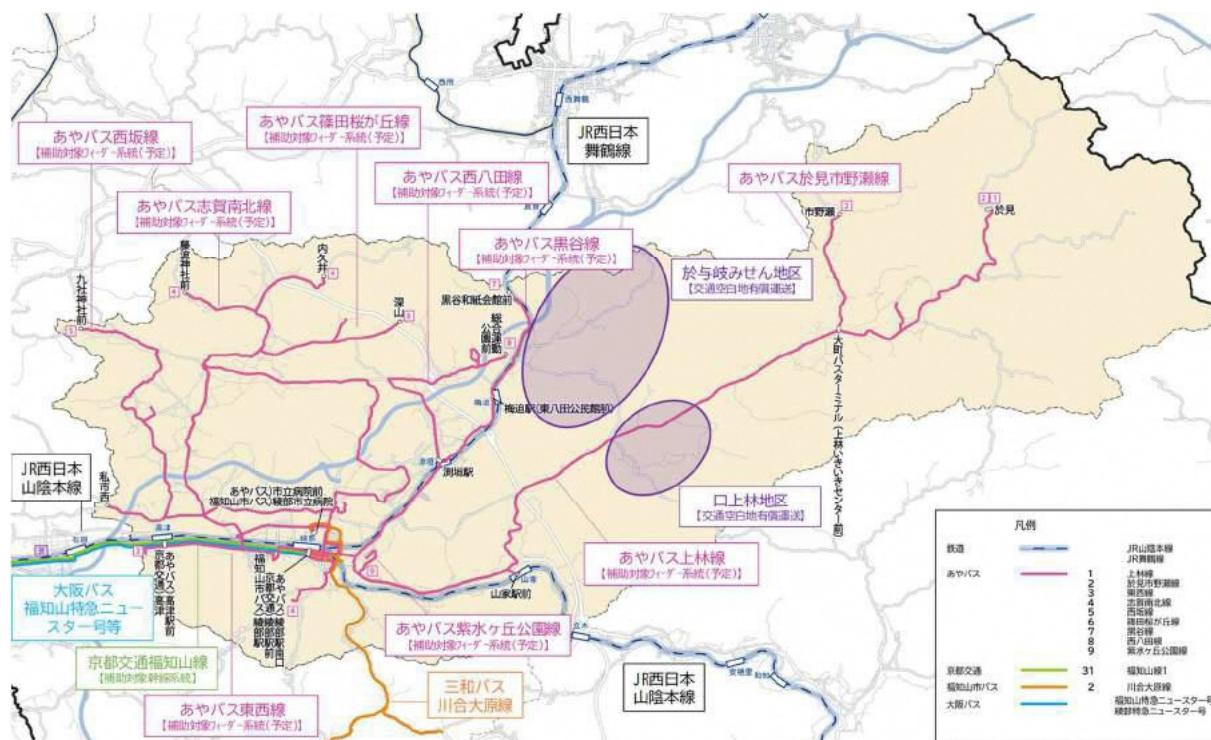


図 5-2 本計画で対象とする公共交通図

(2) 地域公共交通確保維持事業の必要性

本計画では、京都交通福知山線で地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用しています。また、あやバス(於見市野瀬線除く)で地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)の活用を予定しています。この路線における補助事業の必要性は、次に示すとおりです。

- ・京都交通福知山線は、通学や通勤、通院、買い物等のための移動手段として、また、鉄道駅へのアクセス手段として、地域住民の日常生活に必要不可欠であり、当該バス系統が唯一の交通機関となっている地域において、支援することが必要である。

(令和5年度地域間幹線系統確保維持計画書(案) / 京都府生活交通対策地域協議会より抜粋)

- ・あやバスは(於見市野瀬線除く)、綾部市の拠点である綾部駅や綾部市立病院などと、周辺の各地区の居住地とを結ぶ路線である。地域内の移動手段としての役割を担っており、また、綾部駅でJR西日本のJR山陰本線やJR舞鶴線や京都交通の福知山線(幹線補助)との接続により、広域への移動も可能とするなど、JR山陰本線・舞鶴線、京都交通福知山線を補完する欠かせない路線です。一方、令和2年の国勢調査結果を受けて、過疎法に基づき過疎地域に指定されるなど、今後の人口減少や高齢化の進展等により、綾部市の運営努力だけでは路線の維持が厳しい状況にある。そのため、あやバス(於見市野瀬線除く)については、綾部市地域公共交通計画に基づき、綾部市が支援(費用負担)する路線と位置付け、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

(3) 地域公共交通の事業及び実施主体

本計画の地域公共交通の事業及び実施主体は、下表のとおりです(幹線的な交通と交通空白地有償運送を記載)。

表 5-2 地域公共交通の事業及び実施主体

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
あやバス 上林線	於見	綾部駅南口	市立病院前	4条乗合	路線定期運行	綾部市 (運行は、 交通事業者 に委託)	国フィーダー補 助(予定) 府補助路線
あやバス 東西線	高津コミセン前	綾部駅南口	市立病院前				
あやバス 志賀南北線	内久井	綾部駅南口	松寿苑前				
あやバス 西坂線	九社神社前	市立病院前	綾部駅南口				
あやバス 篠田桜が丘線	深山	市立病院前	綾部駅南口				
あやバス 黒谷線	黒谷和紙会館前	綾部駅南口	市立病院前				
あやバス 西八田線	総合運動公園前	綾部駅南口	市立病院前				
あやバス 紫水ヶ丘公園線	紫水ヶ丘公園前	綾部駅南口	市立病院前				
あやバス 於見市野瀬線	於見	大町バスターミナル	市野瀬				
京都交通 福知山線	市民病院	綾高前	綾部駅前	4条乗合	路線定期運行	京都交通株式会社	国幹線補助 府補助路線
福知山市営バス 三和バス 川合大原線	辻車庫前	綾部駅前	綾部市立病院	4条乗合	路線定期運行	福知山市	府補助路線
みせんバス	弥仙口	施福寺	市立病院	自家用有償旅客運送	路線定期運行	NPO法人於岐みせん	府補助路線
口上林 なかやま号	口上林地区			自家用有償旅客運送	区域運行	口上林地区の交通と暮らしを守る会	府補助路線

6. 具体的な施策

基本理念や基本方針を達成するための具体的な施策と事業の項目を、次のとおり定めます。

表 6-1 本計画の具体的な施策の一覧

基本方針	施策	施策の方向性				具体的な事業の項目
		維持	見直	発展	短期施策／ 中長期施策 の別	
地域内交通の維持と利便性向上	①-1 あやバスのダイヤやルートの見直し	○	○		短	あやバスのダイヤやルートの見直し
				○	短	綾部駅北口のあやバス乗入れ
				○	長	まちなか循環ルートへの導入
	①-2 地域拠点までのラストワンマイル対策			○	短	先行事例による地域主体の移動手段導入のための講演会の実施
				○	短	地域拠点を起終点としたデマンド型の移動手段の導入
	①-3 駅やバス停の待合環境の向上			○	短	バス停の待合環境の整備
			○	○	短	高津駅のバリアフリー及び周辺の移動円滑化対策
				○	短	運転免許証自主返納者へのタクシーチケットの配布
	①-4 タクシーとの連携による外出支援			○	短	運転免許証自主返納者へのタクシーチケットの配布
			○	○	長	帰宅時間帯の公共交通サービスの確保
		○	○	長	あやバス区間定期券(学割)の購入者に対するタクシー利用への支援	
①-5 あやバスの維持・サービス見直し等に関する基準づくり	○	○		短	綾部市コミュニティバス等の見直し・新設のガイドライン(仮称)の作成	
広域的な連携・交流の強化	②-1 大学生の通学運賃補助の継続実施	○			短	綾部市鉄道利用通学費補助金の継続・拡充
			○	○	短	京都交通での健康長寿定期65の適用
	②-2 健康長寿定期65の拡充		○		短	公共交通による市内観光モデルルートや市外企画旅行の作成
				○	短	京都市内からの来訪者に対する企画乗車券の開発
公共交通を支える人材と意識の育成	③-1 人材確保対策(人材不足解消)			○	短	運転手体験を含めた企業説明会や中学・高校生向けの職業体験の実施
				○	短	求人サイトの掲載費用や受験資格特例教習の一部支援
				○	短	女性タクシー運転手との座談会の実施
	③-2 モビリティ・マネジメントの実施	○			短	自治体職員への公共交通利用促進の働きかけ
		○			短	自治体職員を対象としたワークショップの開催
		○			短	あやバス絵画展の実施
		○			短	児童や高齢者等を対象としたあやバスの乗り方教室の開催
				○	短	綾部鉄道バスキッズクラブ(仮称)による体験学習等の実施
				○	短	小・中学生を対象とした休日のあやバス無料化
	③-3 あやバスモニター制度の実施	○			短	あやバスモニター制度の実施
	③-4 あやバス運転手の接遇サービス向上	○	○		短	運転手の接遇サービス向上のための研修の実施
				○	短	車内アナウンスの環境整備
	最新の情報技術の活用や情報発信の強化	④-1 情報発信の強化・多様化		○		短
			○		短	情報発信の強化
④-2 公共交通のキャッシュレス化(交通系ICカードシステム等)の拡充				○	短	運転免許証自主返納者に対するICOCA購入費用補助の実施
				○	長	バスやタクシーでのキャッシュレス化の実施
④-3 公共交通の使いやすさ・利用しやすさの向上				○	短	スムーズな乗車券等購入のための人員配置強化
		○			短	JR西日本と連携したスマホ教室の開催
④-4 産官学連携によるデジタル技術等を用いた交通課題解消の研究				○	短	あやバスの静的GTFS整備及びJR西日本スマホアプリ(WESTER)との連携
				○	長	あやバスの位置情報や遅延情報の発信
		○	長	自動運転やMaaSなどの産官学連携による最新技術の導入に向けた研究		

※維持：現在のサービス内容の維持・存続を主な目的とした施策・事業


見直：現在のサービス内容の維持・存続に加え、サービス内容の改善・向上も主な目的とした施策・事業

発展：綾部市にとって新規性のある施策・事業、公共交通の利便性や満足度が大きく向上する施策・事業

6.1 地域内交通の維持と利便性の向上

～全ての市民が安心して生活できるための公共交通サービスの維持・確保～

施策	1-1 あやバスのダイヤやルートの見直し					
目的	人口動態や移動のニーズ、まちづくりの状況等を鑑みて、更に便利なあやバスへの再編・見直しを図ります。					
内容	<p>地域それぞれの人口動態やまちづくりの状況、あやバスモニターやあやバス利用実態調査から得られる利用者特性等を踏まえて、あやバスのダイヤやルートの見直しを行います（3年に1回実施）。</p> <p>また、令和5年秋供用予定の綾部駅北側の図書館をはじめとする複合施設など、まちづくりと連携したあやバスのサービス充実等を検討します。</p> <p>（具体的な事業の項目）</p> <p style="background-color: #ff0000; color: white; padding: 2px;">短期施策</p> <p>1 あやバスのダイヤやルートの見直し</p> <p>：令和6年4月と令和9年4月に実施予定。</p> <ul style="list-style-type: none"> －あやバスのバス停位置の見直しを図る（集落や商業施設等の近くに移設）。 －路線の重複区間の見直しを検討する。 －綾部駅での鉄道や路線バス、高速バスとの接続の最適化を検討する。 <p>2 綾部駅北口のあやバス乗入れ</p> <p>：図書館をはじめとする複合施設の供用にあわせて、綾部駅北口へのあやバス乗入れに向けて、需要見込みや乗入れ可能な系統の抽出等、実現可能性を検討・調整し、乗入れを開始する。</p> <p style="background-color: #ffcccc; padding: 2px;">中長期施策</p> <p>3 まちなか循環ルートの導入</p> <p>：まちなかの利便性向上や昼間のにぎわい創出を目指し、需要見込みやダイヤ・ルートの設定等、あやバスの循環ルートの実現可能性を検討する。</p> <p style="text-align: right; font-size: small;">※京都府北部地域連携都市圏公共交通計画と連携・整合 ※JR山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通計画と連携・整合</p>					
実施主体	綾部市					
実施期間	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年以降
1	ダイヤ等 検討	R6.4 新ダイヤ等での運行(ダイヤ改正) 次期ダイヤ改正に向けた検討			R9.4 新ダイヤ等での運行 次期ダイヤ改正に向けた検討	
2	実現可能性を検討・調整し、乗入れを開始					
3	実現可能性の検討					

施 策		1-2 地域拠点までのラストワンマイル対策					
目 的	地域拠点まで歩くことが困難になってきている住民の移動支援を検討し、地域特性に応じたサービス導入を図ります。						
内 容	<p>公共交通の空白地において、自家用車を持たない・運転できない高齢者の移動手段を確保し、安心して買物・通院等のお出かけができるように、地域やタクシー事業者が主体となった新たな移動手段の導入を図ります。</p> <p>具体的には、NPO法人於与岐みせんが運行しているみせんバスや令和4年度に運行を開始した口上林地区の自家用有償旅客運送を先行事例として、奥上林地区・山家地区などにおいて、地域拠点を起終点とした自家用有償旅客運送の導入を、地域住民と綾部市が協働して検討します。</p> <p>(具体的な事業の項目)</p> <p>短期施策</p> <p>1 先行事例による地域主体の移動手段導入のための講演会の実施 : 自家用有償旅客運送の先行事例である「NPO法人於与岐みせん」より、地域主体の移動手段を導入する際の留意点やアドバイスを伝える場づくりとして、講演会等を実施する。</p> <p>2 地域拠点を起終点としたデマンド型の移動手段等の導入 : 地域の移動ニーズに合った交通空白地の自家用有償旅客運送の導入に向けて、地域やタクシー事業者が主体となり、運行計画や需要見込みなど、実現可能性を検討する。関係者等との協議・調整の上、導入可能な地域から運行を開始する。</p> <div style="text-align: center;">  <p>[口上林での自家用有償旅客運送の実証実験]</p> </div> <p>※JR山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通計画と連携・整合</p>						
実施主体	先行事例の団体、タクシー事業者、地域住民、綾部市						
実施期間	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年以降	
1	導入を希望する地域等に応じて、講演会等を実施						
2	実現可能性を検討し、導入可能な地域から実施						

施 策		1-3 駅やバス停の待合環境の向上					
目 的	駅やバス停において、安心して待つことができる空間づくりを図ります。						
内 容	<p>利用者にとって安心して待つことができるバス停を実現するために、屋根やベンチの設置、W i - F i の導入等を実施することで、安全安心に過ごすことができる空間創出を目指します。ただし、屋根やベンチの設置・W i - F i の導入等は、全てのバス停を対象にするのではなく、利用者の多いバス停や乗換拠点となるバス停を中心に整備を検討します。</p> <p>また、高津駅において、車椅子の乗客が一人でも乗り降りできるように、J R 西日本と綾部市が連携して、上り線ホームにスロープを整備します。</p>						
	 <p>[綾部駅南口の屋根・ベンチ設置例]</p>		 <p>[現在の高津駅]</p>				
<p>(具体的な事業の項目)</p> <p>短期施策</p> <p>1 バス停の待合環境の整備</p> <p>: 上屋整備、ベンチ設置、W i - F i の導入等については、バス停の利用状況や周辺環境を勘案しながら、必要性や整備内容等を検討し、関係者等との協議・調整の上、整備可能な箇所から実施する。</p> <p>また、バス停の美化清掃や見守り活動（標柱停留所名や時刻表の剥がれ等の確認）を、地域と協働で実施する仕組みづくりを検討し、協働可能な地域から実施する。</p> <p>2 高津駅のバリアフリー及び周辺の移動円滑化対策</p> <p>: 高津駅上り線ホーム（綾部行のホーム）にスロープを設置する。</p> <p>高津駅周辺の歩行者・利用者の安全安心な移動を確保するために、高津駅周辺（綾部駅側）の踏切幅幅を含む市道の幅改良を実施する。</p> <p style="text-align: right;">※京都府北部地域連携都市圏公共交通計画と連携・整合 ※J R 山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通計画と連携・整合</p>							
実施主体	J R 西日本、地域住民、綾部市						
実施期間	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年以降	
1	必要性や整備内容等を検討し、実現可能な箇所や地域から実施						
2	調査・測量・設計の実施 → 工事施工						

施 策		1-4 タクシーとの連携による外出支援								
目 的	運転免許やマイカーを持っていなくても、家族等の送迎に頼らず一人で外出できるように支援します。									
内 容	<p>運転免許やマイカーを持っていないと、現在の公共交通のルートやダイヤでは外出が困難で、家族等の送迎に頼らざるをえない場合があります。そこで、多様なニーズに対応可能で、かつ、機動性や移動の自由度が高いタクシーと連携した事業を実施することで、自由に外出できる機会を増やします。</p> <p>(具体的な事業の項目)</p> <p>短期施策</p> <p>1 運転免許証自主返納者へのタクシーチケットの配布 : 運転免許証自主返納者に対するタクシーチケットの配布に向けて、関係者等と協議・調整し、実現可能性を検討する。</p> <p>中長期施策</p> <p>2 帰宅時間帯の公共交通サービスの確保 : 高校生の帰宅時間帯や帰宅時の交通手段等に関する調査（ニーズ調査）を行い、あやバス運行終了後に帰宅手段を必要とする学生数と地域等を整理し、実現可能性を検討する。需要の見込みや事業効果がある場合は、期間や路線を限定したあやバス増便の実証実験、もしくは、乗合タクシー方式による増便の実証実験を実施する。</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="background-color: #ffff00;">事業実施のための課題</td> <td>実証実験を実施するにあたっては、あやバスとタクシーの運転手不足の解消が必要である。</td> </tr> </table> <p>3 あやバス区間定期券(学割)の購入者に対するタクシー利用への支援 : 期末試験時など通常と異なる時間割の場合、あやバス区間定期券(学割)の購入者に対して、あやバスが運行していない時間帯については、タクシーで帰宅できるサービスの実現に向けて、運行計画や需要見込みなど、実現可能性を検討する。</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="background-color: #ffff00;">事業実施のための課題</td> <td>タクシーによる移動サービス提供を検討するにあたっては、タクシーの運転手不足の解消が必要である。</td> </tr> </table> <p style="text-align: right;">※ J R 山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通計画と連携・整合</p>						事業実施のための課題	実証実験を実施するにあたっては、あやバスとタクシーの運転手不足の解消が必要である。	事業実施のための課題	タクシーによる移動サービス提供を検討するにあたっては、タクシーの運転手不足の解消が必要である。
事業実施のための課題	実証実験を実施するにあたっては、あやバスとタクシーの運転手不足の解消が必要である。									
事業実施のための課題	タクシーによる移動サービス提供を検討するにあたっては、タクシーの運転手不足の解消が必要である。									
実施主体	タクシー事業者、綾部市									
実施期間	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年以降				
1	実現可能性の検討									
2	実現可能性を検討し、必要に応じて実証実験を実施									
3	実現可能性の検討									

施策	1-5 あやバスの維持存続・サービス見直し等に関する基準づくり					
目的	あやバスの持続的なサービスの提供に向けて、あやバスの運行や利用に対する評価指標や評価基準を定めます。					
内容	<p>あやバスの持続的なサービスの提供に向けて、あやバスの運行や利用に対する評価指標や評価基準について定め、基準を達成できない場合の措置等について検討します。</p> <p>(具体的な事業の項目)</p> <p>短期施策</p> <p>1 綾部市コミュニティバス等の見直し・新設のガイドライン(仮称)の作成 : あやバスの運行や利用に対する評価指標や評価基準、ルート等の見直し・新設を判断するためのフローを検討し、「綾部市コミュニティバス等の見直し・新設のガイドライン(仮称)」を作成する。</p> <div data-bbox="411 880 1353 1702" data-label="Diagram"> </div> <p>[他市の評価基準・フローの例(福知山市の事例)]</p> <p>※綾部市で検討するガイドライン(仮称)は、上記のフローを準拠するものではない。</p>					
実施主体	綾部市					
実施期間	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年以降
1	評価指標や評価基準等の検討 ガイドライン(仮称)の作成			運用開始	必要に応じて適宜見直し	

6.2 広域的な連携・交流の強化

～地域全ての公共交通を便利につなぎ、隣接市や都市部でも近くに感じられる移動サービスの実現～

施策	2-1 大学生の通学運賃補助の継続実施					
目的	若い世代の公共交通利用を支援し、定住促進・にぎわい創出を図ります。					
内容	<p>京都市内や大阪方面への大学等へ通学する場合、移動時間や運賃の関係で綾部市内からでは通学困難となり、地域から転居するケースもみられます。そのため、市内から通学ができるよう、現行の補助制度等を継続するとともに、拡充等の検討を行います。</p> <p style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <綾部市の大学生等への通学費補助> ・綾部市鉄道利用通学費補助金：市内在住の大学生等への市外通学費補助 ※定期券購入代金の4分の1を補助(上限額1人5万円) </p> <p>(具体的な事業の項目)</p> <p>短期施策</p> <p>1 綾部市鉄道利用通学費補助金の継続・拡充 : 綾部市鉄道利用通学費補助金制度の継続。補助内容等の拡充を検討する。 ※JR山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通計画と連携・整合</p>					
実施主体	綾部市					
実施期間	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年以降
	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> 1 </div> 現在の取組を継続的に実施、拡充の検討					

施策	2-2 健康長寿定期65の拡充					
目的	あやバスのみで利用できる「健康長寿定期65」を、京都交通福知山線でも利用可能とし、高齢者の公共交通の利用促進を目指します。					
内容	<p>あやバス全線乗り放題の「健康長寿定期65」について、京都交通福知山線の綾部市内に限り利用できるようにし、高齢者の公共交通利用を促進します。</p> <p>※綾部市内に限った利用とは、福知山線の綾部駅前バス停～協立病院前バス停間で乗降する場合のみとする。</p> <p>(具体的な事業の項目)</p> <p>短期施策</p> <p>1 京都交通での健康長寿定期65の適用 : 京都交通福知山線の綾部市内での利用に限り、健康長寿定期65を利用できるように、関係者等と協議・調整する。</p>					
実施主体	京都交通、綾部市					
実施期間	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年以降
	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> 1 </div> 関係者等との協議・調整の上、健康長寿定期65の適用を実施					






施 策		2-3 公共交通を使った観光の促進					
目 的	運転免許やマイカーを持っていなくても、周辺市町や市内での観光を楽しめるように、公共交通を使った観光方法を構築します。						
内 容	<p>運転免許やマイカーを持っていなくても、周辺市町や市内での観光を楽しめるように、観光関係者と綾部市が中心となり、公共交通を使った観光モデルルートや企画旅行を作成します。</p> <p>民間の交通事業者と綾部市が連携して、京阪神などから鉄道やバスを使って来訪するための交通手段を検討します。</p> <p>(具体的な事業の項目)</p> <p>短期施策</p> <p>1 公共交通による市内観光モデルルートや市外企画旅行の作成</p> <p>: 市内観光モデルルートは、カヌー・ラフティング体験や「迷宮二王門迷路」等の子どもが楽しめる場所を経由地とする。また、森の京都DMOや海の京都DMOとの連携を検討する。</p> <p>: 市外企画旅行は、JRとあやバスが連携した日帰り観光プランを企画する。企画内容は、現在まで実施してきた「あやべあいトレイン」を参考にする。</p> <p>2 京都市内からの来訪者に対する企画乗車券の開発</p> <p>: 京都交通とあやバスの両方を利用できる乗車券等について、実現可能性を検討し、関係者等との協議・調整の上、事業を実施する。</p>						
							
	[京都サンガF.C. 日帰り応援ツアー]		[R4春に実施した京都交通との事業のチラシ]				
	※京都府北部地域連携都市圏公共交通計画と連携・整合						
実施主体	JR西日本、京都交通、タクシー事業者、観光協会、周辺自治体、綾部市						
実施期間	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年以降	
1	ルート等を検討・作成し実施						
2	実現可能性を検討し実施						

6.3 公共交通を支える人材と意識の育成


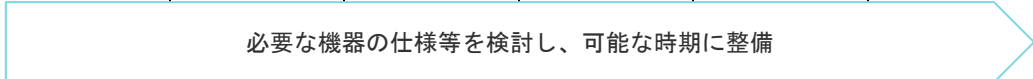
～公共交通の維持・確保・活性化に向けて、全ての世代や関係者が協働する～

施策	3-1 人材確保対策（人材不足解消）					
目的	運転手の高齢化やなり手不足の解消に向けて、採用に関する広報活動等の連携・支援を行います。					
内容	<p>交通事業者の深刻な人材不足の中、安全・安心で持続可能な交通サービスの維持に向け、綾部市も連携して、公共交通事業者の人材確保に取り組む必要があります。具体的には、タクシー事業者と綾部市が連携して、女性雇用促進の活動実施、求人情報掲載の支援、若手等育成のための支援などに取り組みます。</p> <p>（具体的な事業の項目）</p> <div style="background-color: #00a0c0; color: white; padding: 2px;">短期施策</div> <ol style="list-style-type: none"> <li style="margin-bottom: 10px;"> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="background-color: #00a0c0; color: white; padding: 2px 5px; margin-right: 5px;">1</div> <div> <p>運転手体験を含めた企業説明会や中学・高校生向けの職業体験の実施</p> <p>：京都府北部地域連携都市圏公共交通活性化協議会と連携し実施する。</p> </div> </div> <li style="margin-bottom: 10px;"> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="background-color: #00a0c0; color: white; padding: 2px 5px; margin-right: 5px;">2</div> <div> <p>求人サイトの掲載費用や受験資格特例教習の一部支援</p> <p>：運転手の新規採用に向けて、求人掲載サイトの初期費用または掲載費用の一部支援を検討（支援方法や支援内容等を検討）する。</p> <p>：令和4年5月の道路交通法の一部改正により、二種免許の受験資格が緩和され、「受験資格特例教習」を修了することにより、年齢が19歳以上で、かつ、普通免許等を受けていた期間が1年以上であれば受験が可能となる。そこで、「受験資格特例教習」の実施教習費用の一部支援を検討する。</p> </div> </div> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="background-color: #00a0c0; color: white; padding: 2px 5px; margin-right: 5px;">3</div> <div> <p>女性タクシー運転手との座談会の実施</p> <p>：タクシー業界は女性比率が低いため、実際の職場環境や働き方などが、対象となる女性へ十分に伝わっていない可能性がある。そこで、実際に活躍している女性運転手との座談会を開催し、運転手としての働き方や就業内容を理解いただき、運転手という職業に対する新しい発見やイメージアップ、運転手の新規採用を目指す。</p> </div> </div> <p style="text-align: right; font-size: small; margin-top: 20px;">※京都府北部地域連携都市圏公共交通計画と連携・整合 ※JR山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通計画と連携・整合</p>					
実施主体	タクシー事業者、綾部市					
実施期間	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年以降
1	京都府北部地域連携都市圏公共交通活性化協議会と連携し実施					
2	支援方法や支援内容等を検討し、可能な内容から実施					
3	関係者等との協議・調整の上、座談会を実施					

施 策	3-2 モビリティ・マネジメントの実施
目 的	通勤・通学時や日常生活での公共交通利用への自発的な転換や利用定着を促し、公共交通利用者の増加を図ります。
内 容	<p>■自治体職員に対するモビリティ・マネジメントの実施</p> <p>公共交通に対する取組を推進していく立場である自治体職員に対して通勤時及び休日の公共交通利用のメリットを伝え、公共交通への自発的な行動変容を促します。この取組を通じて、公共交通での通勤需要の促進や休日需要の創出を目指します。</p> <p>自治体職員を対象に、公共交通の活性化や利用促進等をテーマとしたワークショップを開催し、新たな施策等の立案を目指します。</p> <p style="text-align: right;">[綾部市職員を対象としたワークショップの開催] (令和3年度実施)</p>  <p>(具体的な事業の項目)</p> <p>短期施策</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 自治体職員への公共交通利用促進の働きかけ : 公共交通利用に繋がる情報発信を行う。 2 自治体職員を対象としたワークショップの開催 : 公共交通に関するワークショップを開催する。 <p>■児童・学生及び保護者に対するモビリティ・マネジメントの実施</p> <p>鉄道やあやバスへの関心を高め、将来にわたり利用を続けてもらうことを目指し、児童や学生に対する利用促進策を公共交通事業者と綾部市が連携し実施します。</p> <p>(具体的な事業の項目)</p> <p>短期施策</p> <ol style="list-style-type: none"> 3 あやバス絵画展の実施 : 小学生や園児にあやバスの絵を描いてもらうあやバス絵画展を実施する。 4 児童や高齢者等を対象としたあやバスの乗り方教室の開催 : 児童や高齢者等を対象に、実際のバス車両を使ったあやバスの乗り方教室を開催する。 <p style="text-align: center;">～「第11回あやバス絵画展」最優秀作品～</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="display: flex; justify-content: space-between;"> [第11回あやバス絵画展の最優秀作品] [未就学児と保護者との乗り方教室の開催] </p>

	<p>5 綾部鉄道バスキッズクラブ(仮称)による体験学習等の実施 : 子どもたちの公共交通への興味・関心が薄れてきているため、公共交通へのマインドセットやモビリティ・マネジメントの一環として、地域が主体となり綾部鉄道バスキッズクラブ(仮称)を設置する。活動内容として、地域の子どもたちを対象とした綾部駅または福知山駅での職場見学、公共交通に係る学びや体験等の活動を行う。なお、活動の内容等については、地域と公共交通事業者と綾部市が連携して企画・検討する。</p> <p>6 小・中学生を対象とした休日のあやバス無料化 : 小学生や中学生を対象とした休日のあやバス運賃無料化の実現に向けて、実施時期や需要見込み等の実現可能性を検討し、関係者等との協議・調整の上、可能な内容から実施する。</p> <p>■ 運転免許証の自主返納を考えている高齢者等に対するモビリティ・マネジメントの実施 高齢者の運転免許証の自主返納に対する支援を継続するとともに、返納に訪れた方に対して、鉄道、バスの乗り方を周知することや、高齢者がよく集まる場所(老人クラブ・寄合所等)で公共交通の利用方法を伝えること等、元気なうちに公共交通を利用する習慣をつける取組を進めます。また、移住者にも同様の周知を行います。</p> <p>(具体的な事業の項目) 短期施策</p> <p>4 児童や高齢者等を対象としたあやバスの乗り方教室の開催(再掲)</p> <p style="text-align: right;">※JR山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通計画と連携・整合</p>					
実施主体	JR西日本、京都交通、タクシー事業者、地域住民、綾部市					
実施期間	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年以降
1	現在の取組を継続的に実施					
2	現在の取組を継続的に実施					
3	現在の取組を継続的に実施					
4	関係者等との協議・調整の上、乗り方教室を開催					
5	関係者等との協議・調整の上、体験学習内容を検討し実施					
6	実現可能性を検討し実施					

<p>施 策</p>	<p>3-3 あやバスモニター制度の実施（3年に1回のダイヤ改正にあわせて実施）</p>					
<p>目 的</p>	<p>地元住民や関係者と協働し、利用しやすい公共交通サービスへの改善や、公共交通を乗って育てる意識の醸成を図ります。</p>					
<p>内 容</p>	<p>令和元年度及び令和4年度に実施したあやバスモニター制度を、今後もあやバスダイヤ改正前に実施することで、利用者からの意見や提案を収集し、運転や接客等の業務改善やサービス向上につなげる取組を実施します。</p> <p>また、地元住民や地域関係者との懇談会等を開催し、市内や地区内の公共交通サービス改善に向けて継続的な検討を行うことで、自治体や交通事業者だけでなく、地域住民も一体となって公共交通を“乗って育てる”という意識の醸成を図ります。</p> <p>※令和6年のあやバスダイヤ改正に向けては、令和4年度にあやバス高校生モニター制度を実施。</p> <p>（具体的な事業の項目）</p> <p>短期施策</p> <p>1 あやバスモニター制度の実施</p> <div data-bbox="379 1048 1390 1765"> </div> <p>[令和元年度実施のあやバスモニター制度] [令和4年度実施のあやバス高校生モニター制度]</p> <p>※JR山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通計画と連携・整合</p>					
<p>実施主体</p>	<p>地域住民、綾部市</p>					
<p>実施期間</p>	<p>令和5年</p>	<p>令和6年</p>	<p>令和7年</p>	<p>令和8年</p>	<p>令和9年</p>	<p>令和10年以降</p>
<p>1</p>	<p>開催</p>			<p>開催</p>		

施 策	3-4 あやバス運転手の接客サービス向上					
目 的	あやバス運転手の接客サービス技術をさらに向上させることで、利用者の満足度を高め、新たな利用者の獲得を目指します。					
内 容	<p>あやバスの運転手は、運行事業者による研修や、行政との意見交換会等を通じて、安全教育、運転技術、接客マナー等について継続的に教育・指導を受けています。今後も安全安心で利用者に喜ばれる運行を目指します。</p> <p>また、運転手からの案内等が聞こえやすくなるように、運転手用ピンマイクなどの車内の環境整備を行います。</p> <p>(具体的な事業の項目)</p> <p>短期施策</p> <p>1 運転手の接客サービス向上のための研修の実施 : 運行事業者から運転手に対して、国で定められた指導及び監督の指針に基づいた安全教育指導を行うとともに、サービスドライバーとしての意識を持ってもらうための指導等を行う。特に、今後の高齢化社会を鑑み、高齢者や身体障害者等に対しては、親切で優しい対応を心がける。</p> <p>2 車内アナウンスの環境整備 : 運転手用ピンマイクなどを整備し、車内アナウンスを聞こえやすくすることで、安心して乗車できることを目指す。</p>					
実施主体	綾部市					
実施期間	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年以降
	<p>1  現在の取組を継続的に実施</p>					
	<p>2  必要な機器の仕様等を検討し、可能な時期に整備</p>					

6.4 最新の情報技術の活用や情報発信の強化

～最新技術等の積極的な活用や情報発信の強化等で、地域の魅力や活力を高める～

施策	4-1 情報発信の強化・多様化					
目的	公共交通の利用者やこれから利用を考えている人に対して、適切に情報を発信・提供し、公共交通の利用を促進します。					
内容	<p>あやバスに関する主な情報発信として、綾部市のメールマガジン「あやペーる」の「あやバス情報」や、ツイッターでのあやバスの運行情報がありますが、公共交通のお得な情報などが、利用者まで適切に届いていない問題の解消に向けて、情報発信方法の強化と多様化を図ります。発信する情報の内容については、利用者の属性に応じたわかりやすいレイアウト・デザインになるように工夫を行います。</p> <p>(具体的な事業の項目)</p> <p>短期施策</p> <p>1 最新の情報発信ツールを活用したあやバス情報の発信 : 現在、綾部市公式メールマガジン、フェイスブック、ラインのほか、FMいかる、運営会社によるツイッター等で情報発信している。今後の新たな情報発信ツール(スマホアプリ等)の開発・普及に応じて、あやバス情報を、その最新ツールで発信できるように検討する。</p> <p>2 情報発信の強化 : 外国人への案内のひらがな表記対応や、あやバスを使ったお出かけ情報の発信、広報あやべ「ねっと」を活用した公共交通情報や担い手募集等の発信等を行う。</p>  <p>[京都市交通局と立命館大学映像学部の連携によるPR映像制作の事例]</p>  <p>[お出かけ情報の事例(京都市交通局と平安女学院大学との協働の情報誌発行)]</p>					
実施主体	観光協会、綾部市					
実施期間	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年以降
1	情報発信ツールのトレンドに応じて、導入可能なツールから対応					
2	可能な内容から実施					

施策	4-2 公共交通のキャッシュレス化（交通系ICカードシステム等）の拡充					
目的	公共交通のキャッシュレス決済を拡大することで、利用者の利便性向上や事業者の生産性向上などを目指します。					
内容	<p>令和3年3月に綾部駅においても交通系ICカード（ICOCA）が使えるようになり、JR利用者や、交通系ICカードが普及している地域からの来訪者にとって利便性が向上しました。今後は、QRコード決済アプリの普及や、コロナ禍での非接触による感染防止の意識等から、公共交通キャッシュレス化はますます拡大・普及し、交通系ICカードと運賃割引等のサービスとの連携も予想されます。</p> <p>そこで、交通系ICカードを保有していない運転免許証自主返納者に対する交通系ICカードやキャッシュレス化の普及活動等を検討します。</p> <p>また、交通系ICカード（ICOCA）が全駅に導入されるように、関係者と協議や研究、勉強会の実施等を続けます。</p> <p>（具体的な事業の項目）</p> <p style="background-color: #4a69bd; color: white; padding: 2px;">短期施策</p> <p>1 運転免許証自主返納者に対するICOCA購入費用補助の実施 : 運転免許証自主返納者に対して、鉄道による外出行動の支援として、ICOCAのカード購入またはチャージ費用の補助方法等（補助額やお金の收受方法等、補助の制度設計）について、関係者等と協議・調整し、実現可能性を検討する。</p> <p style="background-color: #d9e1f2; padding: 2px;">中長期施策</p> <p>2 バスやタクシーでのキャッシュレス化の実施 : バスについては、IC車載器やQR決済等の導入に向けて、初期費用や維持費用、導入による効果等、実現可能性を検討する。 タクシーについては、QR決済やクレジットカード決済の導入等に向けて、最新の動向等を収集し、実現可能性を検討する。</p> <p style="text-align: right; font-size: small;">※JR山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通計画と連携・整合</p>					
実施主体	JR西日本、京都交通、タクシー事業者、綾部市					
実施期間	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年以降
1	実現可能性の検討					
2	実現可能性の検討、最新情報の収集等					

施策	4-3 公共交通の使いやすさ・利用しやすさの向上					
目的	公共交通に不慣れで利用を躊躇している高齢者等を対象に、公共交通の利用方法（乗り方、スマホの使い方等）を学ぶ機会の提供や操作方法の支援を行い、“公共交通は利用しやすい”と思っただけのための活動を推進します。					
内容	<p>綾部駅のみどりの窓口が廃止される中、令和4年3月からは特急列車が全席指定席化され、高齢者を中心に乗車券等の購入に苦慮されています。</p> <p>そこで、JR西日本が提供しているインターネットサービス「e5489」から特急券を予約・購入するため、スマホに不慣れな高齢者を中心に、JR西日本と連携したスマホ教室を実施します。</p> <p>また、綾部駅のみどりの券売機プラスは1台しかなく、操作が不慣れなこともあり、1人にかかる購入時間が長く、予定していた特急列車に乗れない人も出てきています。JR西日本では、令和4年度中に発券専用機器の導入を予定していますが、よりスムーズに、誰もがストレス無く乗車券や特急券を購入できるように、綾部駅の駅員による切符購入支援対応等を実施します。</p> <p>(具体的な事業の項目)</p> <p>短期施策</p> <p>1 スムーズな乗車券等の購入のための人員配置強化 ：券売機の利用の多い曜日や時間帯に限定して、綾部駅の駅員の対応を強化する。</p> <p>2 JR西日本と連携したスマホ教室の開催 ：JR西日本の社員が綾部市と連携して、みどりの券売機プラスの利用方法、スマホアプリ「WESTER」の利用方法、「e5489」の利用方法等に関する教室を実施する。</p> <div data-bbox="794 1339 1353 1706" data-label="Image"> <p>The image shows the 'e5489' website interface. Callouts highlight: 'Station list selection', 'Station input booking possible!', 'J-WEST Ticketless is smooth booking with special menu!', and 'Toktokekiwa booking possible by name!'.</p> </div> <p>[JR西日本ネット予約サイト「e5489」]</p>					
実施主体	JR西日本、綾部市					
実施期間	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年以降
1	検討	実施				
2	現在の取組を継続的に実施					

施 策		4-4 産官学連携によるデジタル技術等を用いた交通課題解消の研究					
目 的	産官学の連携により、最新のデジタル技術等を活用した公共交通の利便性向上策を検討します。また、最新技術を活用することで、魅力ある公共交通を実現し、若者や来訪者、外国人観光客への利用啓発につなげます。						
内 容	<p>MaaSのフォーマットへの参画やバス路線の経路探索のためのデータフォーマット(GTFS)への対応など、先進技術を活用した取組により、利用者の利便性の向上を図ることや新たな需要を掘り起こすための取組を推進します。</p> <p>また、市内に立地している企業や大学等と連携して、交通課題解決に向けた研究を進めます。</p> <p>例；綾部市と京都産業大学が包括連携に関する協定を締結（平成27年4月） 綾部市と京都工芸繊維大学が包括連携に関する協定を締結（平成26年5月） 京都大学大学院によるあやバスへの学術指導（平成25年～）</p> <p>（具体的な事業の項目）</p> <p>短期施策</p> <p>1 あやバスの静的GTFS整備及びJR西日本スマホアプリ(WESTER)との連携</p> <p>：あやバスの運行情報等をGTFS化し、そのデータをJR西日本へ提供することで、JR西日本スマホアプリ「WESTER」上であやバスも検索可能にする。</p> <p>中長期施策</p> <p>2 あやバスの位置情報や遅延情報の発信</p> <p>：バスロケーションシステム等の導入によるあやバスの位置情報や遅延情報の発信に向けて、初期費用や維持費用、導入による効果等、実現可能性を検討する。</p> <p>3 自動運転やMaaSなどの産官学連携による最新技術の導入に向けた研究</p> <p>：公共交通に関する最新の動向等を収集し、綾部市での適用可能性等について、関係者等と協議・研究を進める。</p> <p style="text-align: right;">※京都府北部地域連携都市圏公共交通計画と連携・整合</p>						
実施主体	JR西日本、京都交通、タクシー事業者、大学や企業、近隣自治体、綾部市						
実施期間	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年以降	
1	あやバスデータのGTFS化の実施						
2	実現可能性の検討						
3	関係者等と協議・事例研究						

7. 数値目標

前章で定めた施策の達成状況を評価するため、各施策に対応した評価指標を、次のように設定します。なお、綾部市が公的資金を投入しているあやバスなど、市内を運行している公共交通の維持・確保に向けては、まず、より多くの方々にご利用いただくことが重要であるため、誰もが利用しやすい公共交通に向け、利用促進策に積極的に取り組みます。また、あやバスの運行については、利用実態に応じた効率的な経営を実現するため、路線の在り方やダイヤ、運賃の見直しも検討するなど、公的資金投入額の圧縮や収支率の向上に努めます。

■数値指標と目標値の考え方

目標	数値指標	目標値の考え方
市内の公共交通の利用者数の維持・確保	市内の公共交通の利用者数	公共交通の利用者数の減少度合いを、綾部市の人口減少率(15歳以上人口の減少率)に留めることを目指す。 対象とする公共交通は、あやバスとJR西日本(綾部市内の鉄道駅の利用者数)とする。
市が公的資金を投入しているバス交通の運行の維持・確保(事業効率の改善)	市の公的資金投入額(あやバスへの公的資金投入額)	市が公的資金を投入しているあやバスの運行管理費は、ダイヤ改正毎に10%増加すると仮定し、利用者数の目標値から運賃収入を求め、その差額分を目標値とする。
	市が公的資金を投入しているバス交通の収支率(あやバスの収支率)	市が公的資金を投入しているあやバスの運行管理費は、ダイヤ改正毎に10%増加すると仮定し、利用者数の目標値から運賃収入を求め、その割合を目標値とする。
ラストワンマイルの確保	公共交通カバー率	第6章に示した具体的な施策に応じて、あやバス等を利用できる地域を拡大した結果を目標値とする。
市民の公共交通に対する意識の改善	市民の公共交通に対する満足度(点数化)	第6章に示した具体的な施策を実施することで、綾部市民の公共交通に対する満足度を50点以上にすることを目標とする。
既存サービスの改善(情報化)	情報のオープン化(GTFS)に対応した路線数	第6章に示した具体的な施策を実施することで、あやバス全路線で情報のオープン化(静的GTFS化)を目標とする。

前述の数値指標に対する目標値を、次のように設定します。また、目標値の設定方法・考え方と路線別の目標値は、参考資料編に掲載します。

■数値指標の現況値と目標値

目標	数値指標	データ取得方法	現況値	目標値 (R9年)
市内の公共交通の利用者数の維持・確保	市内の公共交通の利用者数	綾部市とJR西日本が保有する乗車データにより毎年計測	73.1万人/年 (R2年)	72.9万人/年
			<内訳> あやバス)15.9万人 JR西日本)57.2万人	<内訳> あやバス)16.1万人 JR西日本)56.8万人
市が公的資金を投入しているバス交通の運行の維持・確保(事業効率の改善)	市の公的資金投入額(あやバスへの公的資金投入額)	綾部市が保有するデータにより毎年計測	16,100万円/年 (R3年)	19,900万円/年
	市が公的資金を投入しているバス交通の収支率(あやバスの収支率)	綾部市が保有するデータにより毎年計測	14.6% (R3年)	
ラストワンマイルの確保	公共交通カバー率	綾部市が保有するデータにより毎年計測	89.0% (R4年)	90.0%
市民の公共交通に対する意識の改善	市民の公共交通に対する満足度(点数化)	市民意識調査により計画最終年度に計測	44.2点 (R1年)	50.0点以上
既存サービスの改善(情報化)	情報のオープン化(GTFS)に対応した路線数	取組状況を毎年確認	0路線 (R4年)	9路線

8. 計画実施のための体制

8.1 評価の基本的な考え方

各施策は、第6章で定めたそれぞれの実施主体が中心となって実行し、綾部市地域公共交通活性化協議会（以下、本協議会）において進行管理します。

施策の実行にあたっては、Plan（計画）、Do（実施）、Check（検証・評価）、Action（改善）のPDCAサイクルの進行管理に基づき、施策の実施状況を毎年確認しつつ、目標値の達成状況を検証・評価し、社会情勢の変化等もふまえて、必要に応じて計画の見直しを行います。

8.2 推進体制

本計画の目標の実現や施策を継続的に実施するためには、綾部市だけでなく、交通事業者や地域住民、周辺自治体や京都府・国など、さまざまな関係者が連携し、総合的な取組として推進する必要があります。

本協議会において、関係者が積極的に参画し、施策の進行管理、計画の評価・検証、見直し等の協議・調整、新たな事業の提案など継続的に協議・調整が行える体制を構築します。

なお、本協議会で協議した事業の実施状況や評価等については、関連する協議会等（京都府生活交通対策地域協議会、京都府北部地域連携都市圏公共交通活性化協議会、JR山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通活性化協議会）において、適宜、情報を共有・報告し、必要に応じて、その協議内容を本計画の評価、検証及び見直し等に反映します。

地域住民の主な役割

- 地域の公共交通を未来に残すため、自分たちが“乗って育てる”という意識を持ち、積極的な利用に努めます。
- 今までは、行政や民間の交通事業者が鉄道やバスを運行していましたが、これからは、地域住民等も主体となり、地域の公共交通を担い、支えていかなければなりません。地域が一丸となり、積極的に参画することに努めます。

交通事業者の主な役割

- 引き続き、安全・安心な運行サービスを提供するとともに、サービスの充実や利用者満足度のさらなる向上に努めます。
- 持続可能な公共交通を維持確保するため、効率的な運行と利用促進に努めます。

行政（市）の主な役割

- 持続可能な公共交通の実現に向け、交通事業者や地域住民、その他の関係者と連携し、本計画が着実に推進されるよう中心的な役割を果たします。
- 公共交通の維持確保に向け、各部署が組織横断的に協力し、積極的な公共交通の利用促進に努めます。

<今後のスケジュール>

		R5年度 (2023)			R6年度 (2024)			R7年度 (2025)			R8年度 (2026)			R9年度 (2027)			R10年度 (2028)		
		4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7
本協議会	計画策定 (Plan)				●	→		●	→		●	→		●	→	●	→	●	→
	事業実施 (Do)	●	→	●	→	●	→	●	→	●	→	●	→	●	→	●	→	●	→
	事業評価 (Check)				●	→		●	→		●	→		●	→	●	→	●	→
	計画・事業の見直し ・改善 (Action)				●	→		●	→		●	→		●	→				
	各取組の効果検証 手法の検討 ・中間評価	●	→	●	→	●	→	●	→	●	→	●	→	●	→	●	→	●	→
	あやバスのダイヤ改正 (3年に1回)	●	→	●	→	●	→	●	→	●	→	●	→	●	→	●	→	●	→
	綾部市地域公共交通 活性化協議会 (適宜実施)	●	→	●	→	●	→	●	→	●	→	●	→	●	→	●	→	●	→
関連協議会	京都府北部地域連携 都市圏公共交通活性化協議会				●	→		●	→		●	→		●	→	●	→	●	→
	JR山陰本線(園部~ 綾部)沿線地域公共 交通活性化協議会	●	→	●	→	●	→	●	→	●	→	●	→	●	→	●	→	●	→

※ 協議内容に応じて、綾部市地域公共交通活性化協議会開催後、関連する各協議会において協議事項等を適宜報告する。

<標準的な年間スケジュール>

- ・ 6月頃：地域公共交通確保維持事業の申請、前年度決算の確認、今年度予算の決定等
- ・ 2月頃：地域公共交通確保維持事業の評価、次年度予算・事業計画の協議等

用語集

用語	説明	初出頁
G T F S	General Transit Feed Specification の略であり、「標準的なバス情報フォーマット」を指す。公共交通機関の時刻表とその地理的情報に使用される共通形式を定義したもので、おもにバス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマットとして使用している。標準的なバス情報フォーマットには、静的データ(G T F S - J P)と動的データ(G T F Sリアルタイム)があり、静的データでは、停留所、路線、便、時刻表、運賃等を対象とし、動的データでは、遅延、到着予測、車両位置、運行情報等を対象としている。	52
I C O C A	I C O C A (イコカ) は、J R西日本が発行している I Cカード乗車券。	7
M a a S	M a a S (マース) とは、M o b i l i t y a s a S e r v i c eの略。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。	23
過疎地域持続的発展計画	過疎法に基づき過疎地域に指定された市町村が、地域の持続的発展を図るために、基本的方針や目標、必要な事業計画等を定めた計画のこと。綾部市は、令和2年国勢調査結果により過疎地域指定の要件を満たすこととなり、令和4年4月1日、過疎地域に指定された。	19
幹線補助	国土交通省による地域間幹線系統補助事業。幹線系統とは、複数市町村にまたがる広域的な路線バスのこと。	32
グリーンスローモビリティ	グリーンスローモビリティは、時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称。導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されている。	16
公共交通カバー率	あやバスのバス停500m圏及びラストワンマイル対策の運行エリア(交通空白地有償運送等を行っている地区)の人口割合。	53
交通空白地有償運送	交通空白地で行う自家用有償旅客運送のことで、市町村やN P O等が、当該地域の住民や観光客や来訪者等に対して運送を行うもの。	1

用語	説明	初出頁
自家用有償旅客運送	バスやタクシーによる輸送サービスが提供されない地域において、住民等の日常生活における移動手段の確保が必要な場合、必要な安全上の措置をとった上で、自家用自動車（白ナンバー）を使用して、有償で旅客を運送するもの。	35
従属人口指数	年少人口と老年人口の合計を生産年齢人口で割ったもの。働き手である生産年齢人口が、働き手でない年少者・高齢者を何人で支えているかを示す比率。	3
水源の里	過疎や高齢化の進む集落で失われつつある元気を取り戻すよう、「上流は下流を思い、下流は上流に感謝する」を合言葉とした、集落再生と振興の取組。	4
総合計画	市町村の行政運営を行っていくための最上位の計画であり、様々な行政課題に対応し、災害に強い持続可能なまちづくりを進め、市民に寄り添い、よりきめ細やかな住民サービスを実現するための指針となるもの。	2
都市計画マスタープラン	まちづくりの将来ビジョンや方針などを定める計画で、「市町村の都市計画に関する基本的な方針」の呼称。	2
パーソントリップ調査	人の動き（地域別・交通手段別等の交通実態）を総合的に把握する調査のこと。近畿圏では、平成22年に第5回調査、令和3年に第6回調査を実施。	6
バスロケーションシステム	GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板やスマートフォン、パソコン等に、バスの運行情報を提供するシステム。	52
バリアフリー	障害のある人や高齢者の生活、活動の妨げとなる物理的障害や意識面等における障壁（バリア）を取り除くこと。	21
フィーダー補助	国土交通省による地域内フィーダー系統補助事業。フィーダー系統とは、幹線系統等を補完する支線路線（フィーダー）のこと。	32
福祉有償運送	市町村やNPO等が、単独でタクシー等の公共交通機関を利用できない身体障害者等を対象に行う自家用有償旅客運送のことで、乗車定員11人未満の自家用自動車（白ナンバー）を使用して、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの。	1
まち・ひと・しごと創生総合戦略	国や都道府県の総合戦略を勘案しつつ、当該市町村における人口の現状と将来の展望を提示する人口ビジョンを策定し、これを踏まえて、今後5か年の目標や施策の基本的方向、具体的な施策をまとめた計画のこと。	2

用語	説明	初出頁
モビリティ・マネジメント	モビリティ・マネジメント (M o b i l i t y M a n a g e m e n t、略称MM) とは、渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組みのこと。具体的には、コミュニケーション施策を中心として、様々な運用施策、システムの導入や改善、それらの実施主体の組織の改変や新たな組織の創出などを実施しつつ、持続的に展開していく一連の取り組みを意味する。	11
4条乗合	道路運送法4条に規定される「不特定多数の旅客を乗り合わせて運送する一般旅客自動車運送事業」を総称して「4条乗合」という。	35
ラストワンマイル	自宅から最寄りのバス停や駅までなどの公共交通機関を利用することができない、比較的短い距離の総称。	18
立地適正化計画	都市全体を見渡し、居住や都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携により、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』のまちづくりを実現するための計画のこと。	2

